

Según se indica en el estudio, durante la construcción existirá una afección paisajística por los elementos auxiliares que estarán presente durante la ejecución, pero que desaparecerán al concluir las obras.

Finalizadas las obras, la nueva autovía impondrá una variación en el paisaje, siendo las alternativas 2, 3 y 4 las más visibles debido a la mayor altura de sus terraplenes. De estas tres, la alternativa 4, por estar más cerca del ferrocarril y por no tener necesidad de nuevos caminos de servicio, ocasionará un impacto visual que, aunque permanente, quedará disminuido por la cercanía de la otra infraestructura existente.

El nivel de ruidos previstos durante la construcción de las obras es considerado como de magnitud reducida, debido a que los focos de emisión son móviles acompañando al avance de las obras, siendo los más afectados los propios trabajadores de la obra.

Durante la fase de explotación las variaciones con respecto a la situación actual, son consideradas como mínimas.

El hecho de no existir edificaciones ni suelo urbano o urbanizable en la franja donde se sitúan todas las alternativas (entre Sollana y Sueca) hace que la afección sea mínima sobre la población.

Sin embargo, el tramo de duplicación de la variante de Sollana, común para todas las alternativas, se sitúa bordeando el casco urbano, aunque, según los cálculos realizados en el estudio, los niveles sonoros en las fachadas expuestas a la emisión no llegan a los mínimos recomendados de 65 dB(A) diurnos y 55 dB(A) nocturnos, lo que implica que no es necesario adoptar medidas antiruidos en ninguna zona del proyecto.

De nuevo se valora positivamente el hecho de que los niveles sonoros actuales de la carretera del litoral VP1041 se verán disminuidos, con un efecto positivo sobre la población y sobre la fauna de esta zona.

También se hace distinción sobre la contaminación atmosférica durante la construcción y durante la explotación.

Durante la construcción se considera como de magnitud reducida, siendo, como con el ruido, los mayores perjudicados los propios trabajadores de las obras.

Durante la explotación se producirá un ligero incremento en la emisión de gases contaminantes, cuyo efecto se verá disminuido por la buena circulación de los vientos en la zona.

Al igual que los ruidos, se manifiesta el efecto positivo que supondrá sobre la calidad atmosférica de las inmediaciones de la carretera VP1041.

Se considera que la mejora de las comunicaciones con la nueva autovía, con una disminución del tiempo de recorrido y una mejora de las condiciones de la conducción, derivará en un efecto positivo sobre la población. La alternativa 1, frente a las demás, es la peor, puesto que la seguridad no estaría asegurada en caso de inundación de la vía.

Como contrapartida, se considera el «efecto barrera» que ocasionarán todas las alternativas, siendo la de menor impacto la alternativa 4, ya que, al estar junto al ferrocarril, deja libre el acceso a todos los terrenos situados al oeste de la misma. La barrera que se producirá para cruzar de uno a otro lado de la autovía ya se producía con la presencia del ferrocarril.

Según el estudio, no se intercepta ninguna vía pecuaria entre Sollana y Sueca. Las únicas que se verán afectadas serán las que actualmente cruzan la variante de Sollana, cuya situación no va a variar con la construcción de la duplicación de la calzada, ya que fue prevista la duplicación cuando se construyó la primera calzada.

Se indica que tras las consultas realizadas a la Consejería de Cultura no es previsible que se afecte a ningún resto arqueológico.

Se estima que durante la construcción de las obras se producirá un efecto positivo sobre el empleo y sobre el sector terciario.

Sin embargo, la ocupación permanente de suelo agrícola producirá un impacto negativo. La alternativa 4 es la que menos superficie nueva ocuparía, a la vez que permite un mejor aprovechamiento de los arrozales situados al oeste de la misma. Con las alternativas 1, 2 y 3 quedaría una franja, entre la autovía y el ferrocarril, de arrozales aislados que alentaría a su abandono.

Como conclusión, en el estudio de impacto ambiental se considera, globalmente, que la alternativa 4 es la menos perjudicial, ya que presenta una menor ocupación de superficie de arrozal, menor efecto barrera, menor afección paisajística y mejor aprovechamiento de los cultivos no ocupados.

La alternativa 1 queda desechada por los riesgos de inundación.

Medidas correctoras:

Las medidas correctoras propuestas son de índole general:

Recuperación del suelo vegetal.

Recuperación y restauración de caminos de obra.

Protección de la calidad de las aguas durante la construcción.

Revegetación de taludes y plantaciones en la mediana.

Protección de la fauna (limitación de actividades en épocas de reproducción).

Protección de las actividades agrícolas y cinegéticas.

Programa de Vigilancia Ambiental.

Se propone un programa de vigilancia ambiental que contempla la vigilancia de la correcta ejecución de las obras que tengan incidencia ambiental; ejecución de un calendario que contemple las consideraciones ambientales para minorar los efectos sobre la fauna y las labores agrícolas; elaboración de un plan de rutas para movimiento de maquinaria y limitación de la franja de obra; control de la ubicación de canteras, graveras, plantas de tratamiento de áridos, etc.; protección a los sistemas hídricos, capa edáfica; restos arqueológicos, etc.

Después de finalizadas las obras, se propone un programa de vigilancia para la protección de suelos, la protección del sistema hidrológico, la protección de la fauna, vigilancia de los niveles de ruido, etc.

#### ANEXO IV

#### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

##### A) Relación de alegantes con contenido ambiental:

Consejería de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.

Ayuntamiento de Sollana.

Ayuntamiento de Sueca.

Ayuntamiento de Albalat de la Ribera.

Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

##### B) Contenido ambiental de las alegaciones:

La Consejería de Obras Públicas manifiesta que la obra objeto del estudio se incluye dentro de las actuaciones de infraestructuras recogidas en el convenio de cooperación, firmado en 1994, entre el Ministerio de Fomento, entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y la Generalitat de Valencia, en el área de La Albufera, para la restauración, conservación y mejora de los valores medioambientales de este parque natural. En este sentido, entiende, que la duplicación de la actual carretera N-332 atraerá el tráfico que actualmente soporta la carretera CV-500, que atraviesa al parque natural, causando un efecto beneficioso sobre los valores medioambientales del entorno.

En cuanto a las alternativas presentadas, manifiesta que la solución seleccionada, que discurre entre el ferrocarril y la actual carretera CN-332, es la idónea porque minimiza la afección al territorio.

El Ayuntamiento de Sollana solicita un paso elevado sobre la autovía, para comunicar a las dos partes de su término municipal.

El Ayuntamiento de Sueca manifiesta su conformidad con la solución seleccionada, indicando que en el proyecto de construcción se tengan en cuenta los planes de defensa de avenidas del río Júcar, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

La Consejería de Medio Ambiente insiste en que en la declaración de impacto ambiental de la «Ordenación de la red Viaria del Parque Natural de La Albufera» se indica que «una vez hayan entrado en servicio la variante oeste de Sueca y el nuevo acceso a Cullera, se realizará un estudio específico respecto a la necesidad de desdoblamiento de la CN-332 entre Sueca y Sollana».

Por este motivo, según indica, no emite informe favorable hasta que no se realicen estas actuaciones.

El Ayuntamiento de Albalat de la Ribera manifiesta que la construcción de la autovía va a producir un aumento del tráfico que producirá modificaciones en la producción y en la calidad de la agricultura, tanto por la contaminación acústica, que afectará a los trabajadores, como por la contaminación atmosférica, que perjudicará la calidad de los cultivos.

También indica que la autovía supondrá un muro de contención para posibles avenidas y desbordamientos del río Júcar, por lo que solicita un aumento de los puntos de evacuación.

**18122** *RESOLUCIÓN de 25 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa. Subtramo Llinars del Vallés-frontera francesa» de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de

30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001 de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental, de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 25 de enero de 1994, a la entonces Dirección General de Política Ambiental la Memoria-Resumen del Estudio Informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Barcelona-frontera francesa», con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-Resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. Esta Memoria-Resumen contempla un único corredor entre el inicio del trazado objeto de la presente Declaración (Llinars del Vallés) y Hostalric, siguiendo la línea de ferrocarril actual.

Entre Hostalric y la frontera francesa se estudian dos corredores, uno al Oeste de Girona y Figueres y otro al Este de ambas ciudades. El corredor Oeste se inicia al Norte de Hostalric y sigue prácticamente el trazado de la Autopista A-7. Pasa por las cercanías del aeropuerto de Girona, por el Oeste de Girona, cruza el Fluviá y llega a la frontera francesa. El corredor Este se inicia al norte de Hostalric, cruza la autopista A-7 y la carretera N-II al Norte de Sils y por el Oeste de Caldas de Malavella y al Este de Girona, atraviesa del macizo de Les Gavarres y bordea por su zona Este la ciudad de Figueres. Desde allí se dirige a la frontera, al mismo punto de cruce que el corredor Oeste.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 5 de octubre de 1994, la entonces Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 13 de noviembre de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo II.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de diciembre de 1999 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental del mismo, el resultado de la Información Pública y un informe de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes relativo a las alegaciones presentadas en la información pública.

En las conclusiones del informe sobre las alegaciones se expone la última solución propuesta por el promotor. Esta solución se configura como la Solución Base del Estudio Informativo y el By-Pass de Girona parcialmente modificado. El trazado del nuevo By-Pass tendría vía doble desde su conexión con la Solución Base, a la altura a la salida del PAET cerca del aeropuerto de Girona, hasta la actual estación de ferrocarril de RENFE en dicha ciudad. Además, incluiría un nuevo ramal de conexión con la vía general, por el sur de Girona, para las circulaciones con origen o destino en la frontera francesa. Este informe propone, también, el estudio de una antena de conexión con la actual estación de RENFE en Figueres.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como Anexo III.

En diciembre de 1999 el Consell Comarcal del Pla de L'Estany (Ayuntamientos de Cornellà del Terri, Palol de Revardit y Vilademuls) elaboró un documento con un trazado alternativo en alzado para la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa en el tramo Girona-Figueres.

Con fecha 19 de julio de 2000 la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la «Addenda al Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo Madrid-Barcelona-frontera francesa, túnel transpirenaico de Le Perthús, solución 2 tubos, boca Sur».

Para el tramo comprendido entre Montmeló y La Roca del Vallés, el Consell Comarcal del Vallès Oriental ha propuesto una solución alternativa a la del Estudio Informativo.

Con fecha 5 de febrero de 2001, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento informó a la Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos de la redacción de un nuevo estudio informativo para el tramo Montmeló-La Roca del Vallés, con motivo de la alternativa planteada por los municipios afectados. Asimismo, en la citada fecha, se solicitó la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo de la LAV Barcelona-frontera francesa, segregando el tramo entre el inicio del trazado en Montmeló y el límite de los términos municipales de La Roca del Vallés y Llinars del Vallés.

Con fecha 19 de marzo de 2001, en cumplimiento del artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalidad de Cataluña, sobre la posible afección a los lugares propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria.

Con fecha 23 de mayo de 2001 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento solicitó a la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente la segregación del tramo comprendido entre el Aeropuerto de Girona y Sarriá de Ter, por estar estudiando el Ministerio de Fomento un nuevo acceso a Girona que será sometido a Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el subtramo Llinars del Vallés-frontera francesa del Estudio Informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa», excluyendo el tramo próximo a Girona, aproximadamente entre los PP.KK. 77+000 y 92+500, correspondientes al tramo Aeropuerto de Girona-Sarriá de Ter.

### Declaración de Impacto Ambiental

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental no analiza ambientalmente el By-Pass de Girona de doble vía y su conexión por el Sur de Girona, ni la antena de conexión con la actual estación de RENFE en Figueres, que propone el Promotor en su informe sobre la Información Pública, estas actuaciones no son objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental, debiendo someterse a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el correspondiente proyecto, en el caso de decidirse su ejecución. El tramo objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental finaliza en la boca del túnel del P.K. 144+245 de la solución base del Estudio Informativo. Análogamente quedan excluidas de la presente Declaración de Impacto Ambiental las infraestructuras (tendidos y subestaciones) necesarias para el suministro de energía eléctrica a la línea férrea, debiendo atenderse la evaluación de impacto ambiental de las mismas a lo dispuesto en el Real Decreto Ley 9/2000 y a la legislación aplicable de la Generalidad de Cataluña.

La Variante de Santa María Palautordera y Sant Celoni, respecto a la Solución Base, produce menor impacto sobre la urbanización Can Paga (P.K. 4+400) y, con la modificación exigida en la condición 1, minimiza la afección al río Tordera y a su vegetación de ribera.

Dado que la Variante del Plá de L'Estany presenta numerosos túneles y viaductos, su impacto global es inferior al producido por la Solución Base, alcanzando magnitudes claramente inferiores para la mayoría de los factores del medio: geomorfología, ruido, suelos, vegetación, fauna, hidrología, población, producción sectorial, organización territorial y paisaje. Esta valoración es coincidente con la realizada por el propio Estudio de Impacto Ambiental. Con objeto de que estos valores se mantengan en niveles reducidos análogos, es preciso que se analicen y definan las ubicaciones más convenientes de los vertederos para minimizar su impacto ambiental.

La Variante de Figueres Este tiene un impacto global inferior al de la Solución Base, siendo el impacto de esta última muy superior sobre la hidrología y la vegetación de ribera, fundamentalmente por cruzar la riera de Alguema y el río Manol en puntos que provocan una mayor afección a sus respectivos cursos fluviales.

Examinada la documentación contenida en el expediente, incluyendo el documento presentado por el Consell Comarcal del Pla de L'Estany con posterioridad a la información pública, y completado el análisis ambien-

tal con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el Estudio Informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la integrada por la Solución Base (desde al P.K. 27+200 hasta el P.K. 37+000), la variante de Santa María Palautordera y Sant Celoni (hasta el P.K. 41+500 de la Solución Base, 6+200 de la Variante), la Solución Base (hasta el P.K. 92+500, donde se inicia la variante de Plá de L'Estany, excluyendo el subtramo de Gerona entre los PP.KK. 77+000 al 92+500), la Variante del Plá de L'Estany, la Solución Base (desde el P.K. 110+500 hasta 115+000), la Variante de Figueres Este y la Solución Base (desde 127+000 hasta final del trazado), incluyendo en ellas las modificaciones exigidas en la condición 1.

En consecuencia, para la realización de la citada alternativa tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental en lo que no se opongan a la presente Declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La solución indicada deberá adaptarse en el Proyecto de Construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios, teniendo en cuenta que tanto los PP.KK. como los umbrales indicados son términos de referencia:

#### Solución Base:

Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, entre la urbanización Can Lleget (P.K. 30+000) y el cruce de la autopista A-7 (P.K. 34+000), se adaptará el trazado, en la medida de lo posible, al de la carretera variante de Cardedeu (en construcción) y al de la autopista A-7.

Se evitará el desvío y encauzamiento del río mogent previsto entre los PP.KK. 33+700 y 34+300, para lo cual se dispondrá una única obra de paso sobre el río y la autopista y se suprimirá, con este fin, el camino de servicio previsto entre el río y el ferrocarril, cuya funcionalidad no está justificada.

La alternativa Variante de Santa María de Palautordera y Sant Celoni (hasta el P.K. 6+200 de la Variante, P.K. 41+500 de la Solución Base) se considera ambientalmente más ventajosa que la Solución Base, siempre que se adapte de acuerdo con los siguientes criterios (los PP.KK. referidos a continuación corresponden a la Variante):

Con objeto de disminuir la afección al río Tordera y a su vegetación de ribera, en la zona de cruce con el mismo (P.K. 5+150) se desplazará el trazado hacia el Noroeste una distancia del orden de 100 m. y se dispondrá un viaducto de dimensiones suficientes para evitar el desvío y encauzamiento del río.

Con objeto de disminuir la afección a la urbanización Can Paga, a la geomorfología y el efecto barrera, el desmonte situado frente a la citada urbanización (4+150 - 4+600) se sustituirá por un túnel excavado en mina o a cielo abierto.

Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, la vegetación, la fauna y el paisaje, en el tramo comprendido entre los PP.KK. 2+000-4+000 se desplazará el trazado ligeramente hacia el Noroeste (también como consecuencia de la condición anterior: Evitar el desvío del río La Tordera) y se bajará la cota de la rasante, sustituyéndose los desmontes de mayor altura por túneles cuando la altura de los desmontes supere los 20 metros. La altura de los desmontes en las bocas de los túneles, una vez restauradas, no sobrepasarán los 12 metros. El mismo criterio se seguirá para prolongar el túnel previsto entre los PP.KK. 3+680 - 3+870. Asimismo la obra de drenaje prevista en el torrente de Les Banes (P.K. 3+450) se sustituirá por una estructura de dimensiones suficientes para que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 10 m. y comprenda también el camino próximo (P.K. 3+505).

Como consecuencia de los desplazamientos indicados en los apartados anteriores, durante la redacción de los Proyectos de Construcción, se analizará un nuevo trazado que justifique la consecución de los objetivos anteriormente citados, prevaleciendo en todo caso la disminución de las afecciones al río Tordera y su vegetación de ribera, a la urbanización Can Paga y al torrente de Banès, así como minimizando las dimensiones de terraplenes y desmontes y permitiendo el cumplimiento de las exigencias expuestas a continuación en el entorno de Sant Celoni, para lo cual las cifras indicadas en los párrafos anteriores podrán modificarse justificadamente atendiendo a esta condición.

Dada la longitud de la modificación exigida en este tramo y su relación con el expuesto a continuación, con anterioridad a la aprobación de los

Proyectos de Construcción, se remitirá el trazado de la citada modificación para que sea informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

#### Solución Base:

Con objeto de disminuir la afección sobre el núcleo urbano de Sant Celoni, la geomorfología, la vegetación y el paisaje, se bajará la cota de la rasante del orden de 5 m entre los PP.KK. 42+300 y 45+300 y se desplazará ligeramente (unos 50 m en el P.K. 44+000) en dirección Norte. La disminución de la cota de la rasante mencionada será la necesaria para no tener que modificar el trazado de la carretera a Campins y evitar las importantes afecciones que esto conlleva. Se sustituirá el desmonte de grandes dimensiones previsto entre los PP.KK. 43+800 - 44+400 por un túnel, de forma que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros. Se dispondrán túneles asimismo en los desmontes de esta zona cuya altura supere los 20 metros en una longitud suficiente.

Las obras de fábrica y obras de drenaje incluidas entre los PP.KK. 42+500-45+000 se sobredimensionarán, con luces de al menos 20 metros, para adecuarlas como pasos de fauna (nutria y otros mamíferos).

En el paso sobre el torrente de Palomeres (P.K. 45+550), sin perjuicio de los resultados del estudio de permeabilidad exigido en la condición 5 de la presente Declaración, se dispondrá una estructura de al menos 30 metros de luz y 3,5 metros de altura para disminuir el efecto barrera sobre la fauna. Como medida compensatoria se ampliará la obra de fábrica bajo el ferrocarril existente a las dimensiones indicadas.

Se evitará el desvío de las rieras previsto en el P.K. 43+650, para lo cual se dispondrá una estructura única de dimensiones suficientes para salvar las mismas.

Con objeto de disminuir los movimientos de tierras, la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, entre los PP.KK. 44+350 53+000 de la Solución Base, el trazado discurrirá en paralelo y lo más próximo posible al del ferrocarril existente, disponiendo la obra de fábrica necesaria para evitar, en lo posible, el desvío de la riera situada entorno al P.K. 47+000.

Con objeto de disminuir la afección a la zona urbana de La Batlloria se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble cristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6.

Con objeto de disminuir la afección a la riera d'Arbúcies incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalidad de Cataluña y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), a su vegetación de ribera y a la fauna (corredor biológico entre los macizos del Montseny y el Montnegre), se dispondrá un viaducto cuyo estribo Este no se sitúe antes del camino del P.K. 55+330, que sirve como mota.

Teniendo en cuenta los resultados del estudio de corredores y permeabilidad exigido en la condición 5, entre los PP.KK. 54+000 y 76+000 se analizarán las obras de drenaje y las obras de fábrica, considerando la unificación de las que estén próximas, con la triple función de paso de camino, obra de drenaje y paso de fauna, para lo cual se diseñarán de forma adecuada, buscando el aislamiento mediante pantallas vegetales entre la zona próxima al cauce y el camino.

Con objeto de disminuir la afección a las viviendas situadas junto al camino de Hostalric, el desmonte previsto a la altura del P.K. 56+000 se cubrirá con un falso túnel de dimensiones suficientes para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.

En la actual estación de Hostalric (P.K. 56+700) se adosará el trazado al del ferrocarril existente y se dispondrán muros u otros elementos constructivos para no afectar a la masía Mas Siurana.

Con objeto de no afectar al conjunto de valor arquitectónico Mas de Quadres (P.K. 59+000) se separará el trazado, en la medida de lo posible, de los edificios y sus terrenos asociados y se dispondrán los elementos constructivos necesarios para reducir la ocupación del desmonte previsto y por lo tanto, la afección indirecta al conjunto.

Con objeto de disminuir la afección a la riera de Santa Coloma, incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalidad de Cataluña y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), entre los PP.KK. 60+000 y 68+000 se realizará una modificación del trazado que permita alcanzar los objetivos expuestos a continuación:

Minimizar la afección al sistema hidrológico, la fauna y el paisaje, por lo que el terraplén proyectado sobre el cauce de la riera de Santa Coloma

(PP.KK. 60+600-60+800) deberá sustituirse por un viaducto, prolongando por su extremo Suroeste (desde el P.K. 60+650) el viaducto proyectado en el estudio informativo.

Evitar el doble cruce proyectado sobre la riera de Santa Coloma (PP.KK. 64+400 y 65+800) y el discurrir paralelamente a la misma por su margen izquierda en la zona donde la vegetación de ribera está mejor conservada (zona del Puig Sardina, PP.KK. 65+800 - 67+000). así como evitar la serie de desmontes de gran altura previstos en la margen izquierda de la riera (PP.KK. 61+250 64+000), para lo cual se desplazará el trazado hacia el sudeste. La modificación de trazado exigida deberá evitar la realización de desmontes o terraplenes de grandes dimensiones, disponiéndose túneles ó viaductos respectivamente cuando la altura de los taludes supere los 25 metros.

Minimizar la afección al Puig Sardina, incluido en el ámbito de aplicación del Plan Especial de Estany de Sils, Riera de Santa Coloma y Turons de Maçanet, para lo cual el trazado discurrirá en túnel por la zona de afección.

Dada la longitud de la modificación exigida en este tramo que afecta al espacio natural de la Riera de Santa Coloma, con anterioridad a la aprobación de los Proyectos de Construcción, se remitirá el trazado de la citada modificación para que sea informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Dado que la riera de Vallcanera pertenece al Espacio de Interés Natural «Estany de Sils», se ampliará la obra de drenaje prevista para cruzar la citada riera, sustituyéndola por un pequeño viaducto (P.K. 69+950) con luz suficiente para minimizar la afección a la vegetación de ribera actual y potencial.

Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y la ocupación de suelo, entre los PP.KK. 72+000 y 74+500, el trazado discurrirá lo más próximo y paralelo a la autopista A-7, que sea técnicamente posible.

En el cruce sobre el río Onyar (P.K. 75+400) se dispondrá un viaducto de dimensiones suficientes para salvar el camino que discurre por su margen izquierda y de forma que sus estribos queden al menos a 5 metros de su vegetación de ribera.

Se evitará el desvío de la riera atravesada por el trazado a la altura del P.K. 74+950, disponiéndose obras de fábrica independientes o una única de dimensiones suficientes.

La Variante de Pla de L'Estany (entre los PP.KK. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras rieras) es menor; y también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros. En el viaducto sobre el río Fluvià se utilizará un sistema constructivo (preferentemente de losa empujada o con cimbra autoportante) con el que no se afecte ni directa ni indirectamente al cauce y se dispondrán las pilas de forma que se minimice la afección al cauce y a la vegetación (Los PP.KK. referidos a continuación se refieren a esta Variante).

Con objeto de minimizar la afección acústica y la intrusión visual en el entorno del barrio de San Julián de Montagut (P.K. 1+000) se proyectarán caballones de tierra u otros elementos constructivos que permitan alcanzar el citado objetivo.

#### Solución Base:

Con objeto de disminuir la afección a la zona urbanizada situada en las proximidades del trazado, P.K. 110+700, se considerará el desplazamiento de la traza hacia el este o se proyectarán los elementos constructivos necesarios para alcanzar dicho objetivo.

En el paso sobre las rieras Can Fares (P.K. 111+600) y de Santa Anna (P.K. 112+100) se dispondrán estructuras en sustitución de las obras de drenaje previstas, de forma que los estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera.

La Variante de Figueres Este (entre los PP.KK. 114+950 y 127+300 de la Solución Base) tiene un impacto global claramente menor que el de la Solución Base, especialmente sobre la hidrología y la vegetación. En el desarrollo de la Variante de Figueres Este se tendrán en cuenta los siguientes criterios (los PP.KK. citados a continuación están referidos a esta Variante):

Se proyectará una estructura en sustitución de la obra de drenaje prevista sobre el Rec de la Font Vella (P.K. 0+330), de forma que los estribos

queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros.

Con objeto de no afectar a la urbanización situada a la altura de los PP.KK. 1+550-1+800 se desplazará el trazado en la medida de lo posible hacia el Oeste, alejándolo de las edificaciones, y procurando que, en esta zona, discurra en desmonte; si no fuese posible se dispondrán caballones de tierra en la zona que discurre frente a la urbanización.

Con objeto de disminuir la afección sobre la riera de Alguema (P.K. 3+500) se proyectará una estructura de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera. Esta estructura abarcará también la carretera de acceso a la autopista A-7.

Con objeto de disminuir la afección sobre el río Manol (P.K. 5+000), su vegetación asociada y la fauna, se proyectará un viaducto de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera, no se sitúen pilas dentro del cauce y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros. Se utilizará un sistema constructivo de forma que en la ejecución del tablero no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.

Con objeto de afectar lo menos posible a la urbanización Arengada Sud, al barrio del Colubret y a las edificaciones situadas en las proximidades del trazado (PP.KK. 6+800 - 8+200), el trazado discurrirá lo más próximo posible al de la autopista A-7 y preferiblemente en desmonte, para lo cual se bajará la cota de la rasante en esta zona, lo que también ayudará a la consecución de la condición siguiente. Si no pudiese proyectarse en desmonte en la zona que discurre frente al colegio situado junto a la carretera de Figueres a Llers se dispondrán caballones de tierra del lado Este del trazado.

Con objeto de suprimir el desmonte de grandes dimensiones (PP.KK. 8+800-9+350) y evitar la afección al acueducto del Castillo de San Fernando (incluido en el Catálogo de Monumentos y Conjuntos Histórico-Artísticos del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña), el trazado se proyectará en túnel en esta zona (preferiblemente excavado en mina, teniendo en cuenta lo establecido en la condición anterior) dando continuidad a la obra de fábrica bajo la autopista A-7 y al túnel previsto a continuación.

Se proyectará una estructura única sobre la carretera de Llers a Hostalet de Llers y el arroyo próximo (P.K. 11+600), con su estribo Norte situado al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, adecuándola como paso de fauna.

#### Solución Base:

Con objeto de disminuir la afección al cauce del río Muga, a su vegetación asociada y al núcleo urbano de Pont de Molins (PP.KK. 128+200-128+500), en el proyecto del viaducto se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se elevará la cota prevista de la rasante del orden de 5 metros para disminuir la altura de los desmontes colindantes con el valle del río.

El viaducto se prolongará en dirección Norte, hasta la altura del P.K. 128+750, y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros.

No se dispondrán pilas en el interior del cauce y en la ejecución del tablero se utilizará un sistema constructivo de forma que no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.

En el paso sobre el río Ricardell (P.K. 130+600) se proyectará una estructura que pase también sobre la carretera de Biure. El estribo Norte se situará al menos a 10 m. de la vegetación de ribera y de forma que la altura de este estribo sobre el terreno no supere los 8 metros.

Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, la ocupación de suelo y el efecto barrera, en el tramo comprendido entre el río Ricardell y la boca del túnel en la frontera, al final del proyecto, el trazado discurrirá lo más próximo posible al de las infraestructuras existentes, carretera N-II y autopista A-7, teniendo en cuenta que el movimiento de tierras y la afección a los cursos de agua sean los menores posibles.

Con objeto de evitar cualquier afección al río Llobregat, en la zona en que éste discurre más próximo a la carretera GE-512 de Maçanet a Cabrenys (a la altura del P.K. 133+100) el trazado se proyectará de forma que no sea preciso realizar ninguna modificación, incluso durante las obras, de la carretera mencionada.

En los desmontes de gran altura previstos en los PP.KK. 132+100 y 134+100 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no superen los 12 metros.

Las obras de drenaje y estructuras sobre caminos o carreteras muy próximas entre sí previstas en cada uno de los siguientes PP.KK.: 131+900,

132+450, 132+900, 133+750, 136+000, 140+350, 141+050, 141+600, 143+150 y 143+900, se unificarán en una estructura única (en cada uno de dichos puntos) con la triple función de paso de camino, obra de drenaje y paso de fauna, para lo cual se diseñarán de forma adecuada, buscando el aislamiento mediante pantallas vegetales entre la zona próxima al cauce y el camino.

El puente sobre la riera de Gou (P.K. 136+900) se proyectará de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros.

Como medida de carácter compensatorio, se retirarán los residuos del vertedero existente (P.K. 140+300) afectados por el trazado o situados en las proximidades del mismo, llevándolos a un vertedero controlado.

En los dos cruces sucesivos sobre el río Llobregat en los PP.KK. 142+350 y 143+050 (en este último está prevista una obra de drenaje) se proyectarán estructuras cuyos estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros.

En la boca del túnel transfronterizo se dispondrá un falso túnel de longitud suficiente para que, una vez restaurada, la altura del desmonte en la misma no supere los 12 metros.

### 2. *Protección de los espacios propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria, protegidos por la Ley 12/1985, de la Generalidad de Cataluña, y de las zonas de corredor biológico. Medidas compensatorias*

La Solución Base afecta a la riera d' Arbuçies, así como a la riera de Santa Coloma y a la riera de Vallcanera. Las tres se encuentran integradas en espacios de interés natural protegidos por la Ley 12/1985, de Espacios Naturales de la Generalidad de Cataluña y éstos han sido propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria por la Generalidad de Cataluña para formar parte de la futura Red Natura 2000. La riera de Arbúcies pertenece al Espacio de Interés Natural y Reserva Natural «Riera de Arbuçies», la riera de Santa Coloma al Espacio de Interés Natural «Riera de Santa Coloma» y la riera de Vallcanera al Espacio de Interés Natural «Estany de Sils». La Solución Base afecta también al Puig Sardina perteneciente al Espacio de Interés Natural «Turons de Maçanet».

El inevitable cruce sobre la riera de Arbúcies se realiza en una zona muy degradada actualmente por la presencia de una explotación de áridos. El Plan especial de protección del medio natural y del paisaje del Estany de Sils, Riera de Santa Coloma i Turons de Maçanet contempla la reserva de suelo para el paso de la infraestructura objeto de la presente Declaración, incluyendo tres cruces sobre la riera de Santa Coloma y un tramo paralelo a la acequia de Sils. No obstante, de acuerdo con el informe de la Generalidad de Cataluña de marzo de 2001, este trazado podría comportar impactos puntuales sobre estos ecosistemas de difícil corrección. Con objeto de minimizar la afección, se contempla la modificación de trazado exigida en la condición 1, que sólo cruza una vez la riera de Santa Coloma, evita la afección a la margen izquierda de la riera y minimiza la afección al Puig Sardina.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, que exige prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos, y de acuerdo también con lo previsto en el Real Decreto 1131/1988, se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos de Massís de Montseny y Serres de Montnegre-Corredor, en las zonas situadas al Este de Sant Celoni, y en el resto del curso medio del río La Tordera, entre Viabrea y Hostalric.

A estos efectos, y dado que la fragmentación de los proyectos de construcción invalidaría el estudio a ese nivel de las medidas mitigadoras y compensatorias necesarias, al fragmentarse excesivamente desde el punto de vista ambiental el ámbito de actuación, durante la elaboración de los proyectos de construcción se redactará un proyecto global, para todo el trazado, de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección que comporta el cruce de la infraestructura en el entorno de los tramos afectados de las citadas rieras y corredores. Dicho proyecto deberá estar terminado con anterioridad a la aprobación de cualquier Proyecto de Construcción de la totalidad del trazado del Estudio Informativo, y los resultados del citado proyecto global deberán incorporarse a los proyectos correspondientes con el mismo nivel de definición que el proyecto de construcción. Para cada medida mitigadora y compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que reduce o compensa, la fase

o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia. Las medidas que se adopten deberán tener presentes principalmente las especies de fauna y flora relevantes en cada uno de los espacios afectados y la funcionalidad de éstos: corredor biológico, hábitat para especies migratorias, etc. Las medidas que se propongan deberán establecerse en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalidad de Cataluña, como responsable de la gestión de los citados espacios, y contar con su informe favorable.

Las citadas medidas se desarrollarán en los correspondientes proyectos de construcción, en capítulo independiente que deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción, desarrollando y especificando todos los aspectos de las mismas citados en el párrafo anterior.

Entre las citadas medidas se incluirán, al menos, la siguientes:

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido en la condición 5, sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de la presente Declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual Barcelona-Figuera, además de definirse y ejecutarse las medidas correctoras necesarias para hacer permeable la nueva infraestructura, se definirán y ejecutarán, como medidas compensatorias, las necesarias para hacer más permeable la línea férrea actual. Por el mismo motivo, se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo en la autopista A-7. Asimismo, el estudio requerido analizará y presupuestará otras actuaciones tendentes a mejorar la conectividad entre ambos espacios protegidos. Este estudio prestará especial atención a la zona del Vallès Oriental y La Selva, en el curso medio del río Tordera, entre Sant Celoni y Hostalric, con objeto de proteger e incrementar la conexión entre el Massís de Montseny y la Serra de Montnegre-Corredor, donde deberá tener en cuenta además el efecto barrera sinérgico de la carretera C-251, definiendo y ejecutando las medidas necesarias para lograr una permeabilidad adecuada en la vía férrea actual y definiendo y valorando las medidas necesarias para lograr el citado objetivo en la carretera C-251, que en este último caso podrán ejecutarse de forma independiente a las obras de la LAV y de acuerdo con el organismo competente en dicha infraestructura.

2. Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalidad de Cataluña un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià y Muga y en sus respectivos afluentes atravesados por el trazado, además de prestar especial atención a la restauración de los tramos de ribera bajo los puentes, que pudieran haber resultado dañados por la ejecución de los mismos, se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de los recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat, cruzado varias veces por la traza en la zona de la Junquera, y en los ríos más caudalosos que cruza el trazado, incluyendo desde el río Ter hasta la frontera, con objeto de posibilitar futuras expansiones o reintroducciones de la citada especie.

3. Dado que el trazado discurre próximo a la zona de Capmany y es área de distribución potencial de la tortuga mediterránea, especie que también está presente en Turons de Maçanet, se realizará un estudio para detectar posibles zonas que permitan, tras las actuaciones necesarias para adaptar el hábitat, la reintroducción de la especie. Se dará prioridad a la utilización de parcelas marginales que queden fragmentadas por la traza. Las actuaciones necesarias sobre el hábitat podrían contribuir también a rebajar el índice de peligrosidad de incendios de la zona.

4. En las rieras de Arbuçies y Santa Coloma se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.

5. Si como resultado del estudio exigido en la condición 5, se confirma la afección al hábitat del aguilucho cenizo, se estudiarán y ejecutarán las actuaciones necesarias para incrementar el hábitat óptimo de la especie en una superficie igual al doble de la afectada por la traza.

### 3. *Protección y conservación de los suelos y de la vegetación*

En operación simultánea con el replanteo de la traza se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán, para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

El Proyecto de Construcción incluirá un inventario del arbolado autóctono o de interés afectado, señalando su tamaño, estado y posibilidades

de arraigo tras el trasplante, con objeto de ser utilizados posteriormente en las labores de restauración. Con anterioridad al despeje y desbroce de la zona afectada por las obras se procederá a su trasplante con la maquinaria de la obra y a su mantenimiento hasta quedar en la ubicación definitiva, donde se garantizará el mantenimiento específico durante el período de garantía de la obra. Asimismo, cuando el trazado cruce zonas arboladas, los ejemplares que no se vean afectados por las obras, pero linden con las mismas se protegerán de forma adecuada para evitar daños debidos a los movimientos de tierra, voladuras o circulación de maquinaria.

El Estudio de Impacto Ambiental identifica cuatro comunidades vegetales cuya calidad ecológica es relevante respecto al resto de comunidades presentes en la zona: bosques de coníferas (pinasres), bosques de frondosas (alcornocales, encinares), formaciones de matorral con alcornoque y bosque ripario. Concretamente, se prestará especial atención a las siguientes zonas:

Superficie de pinar (pino piñonero) mezclado con encina y alcornoque en el entorno de Sant Celoni (PP.KK. 0+000-4+000 de la variante de Santa María Palautordera y especialmente 42+500-48+000 de la Solución Base); superficie de pino piñonero, encina, chopo y alcornoque en el entorno de Maçanet (PP.KK. 57+000-60+000); superficie de encina y alcornoque en la ladera de la margen izquierda de la riera de Santa Coloma en el caso de no resultar viable la modificación exigida en la condición 1 (PP.KK. 61+200-64+000); superficies de pino piñonero (PP.KK. 70+200-74+100); pinar de pino carrasco en el entorno de las bocas de los túneles (PP.KK. 6+700-7+000, 8+500-8+750, 12+250-12+500, 12+700-13+000 y 15+700-16+000 incluyendo desmonte contiguo, de la Variante de Plá de L'Estany; matorral con alcornoque (PP.KK. 130+300-138+000); alcornocal al Oeste y Norte de la Jonquera (PP.KK. 140+000-145+000).

El Proyecto de Construcción delimitará las superficies ocupadas por las citadas formaciones vegetales y los suelos de alto valor agrológico a escala mínima 1:5.000, con objeto de asegurar la mínima afección a dichas formaciones durante las obras, evitando ocupaciones y deterioros ambientales innecesarios. El Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de obras, asegurará la adopción de las medidas preventivas.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden fuera de la banda de vegetación riparia, a una distancia mayor de 5 metros, sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1, 4 y 5. Se garantizará la mínima afección a la vegetación de ribera incluso durante la ejecución de la obra. Esto se aplicará especialmente a las luces de los vanos y a la disposición de las pilas del viaducto, a la altura de la rasante y al sistema de ejecución del tablero y las pilas. En ningún caso la afección a la vegetación de ribera superará el ancho de la plataforma de la vía.

Se prestará especial atención a la preservación de la vegetación en las áreas de cruce de la infraestructura proyectada con ríos y rieras, así como en sus proximidades, especialmente en torno a: Mongent (PP.KK. 28+400-29+100, 35+200-35+750), La Tordera (PP.KK. 5+000-5+150 de la Variante de Santa María Palautordera), Pertegás (PP.KK. 42+700-43+000), Torrent de Palomeres (P.K. 45+550), Can Cambó (P.K. 47+000), Arbuçies (P.K. 55+120), Santa Coloma (P.K. 61+000 y especialmente PP.KK. 64+000-67+000 si no resultara viable la modificación exigida en la condición 1), Vallcanera (P.K. 70+000), Onyar (PP.KK. 74+900 y 75+400); Ruidellots (P.K. 4+100 de la Variante de Plá de L'Estany), Terri (PP.KK. 6+000-6+500 de la Variante de Plá de L'Estany), Casinyola y otro afluente por la margen derecha del Fluvià (PP.KK. 15+650-17+400), ambas márgenes del Fluvià aguas arriba y abajo de la zona de cruce, fuera del área con escollera, Santa Anna (P.K. 112+100), La Font Vella (PP.KK. 115+000-115+500), Alguema (P.K. 3+500 de la Variante de Figueres Este), Manol (P.K. 5+000), Muga (P.K. 128+100-128+400), Guilla (P.K. 137+900), Forn (PP.KK. 139+000, 139+500), Llobregat (PP.KK. 142+200-142+400 y 143+000).

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que

garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, caso de ser necesario, siembra, abonado (utilizando prioritariamente compost procedente de fangos de las depuradoras de aguas residuales) y riego periódico. Los restos vegetales procedentes del despeje y desbroce deberán triturarse e incorporarse a las tierras a utilizar en la restauración.

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental no señala las zonas con elevado riesgo de incendios, el Proyecto de Construcción deberá determinar éstas e incluir un plan de prevención y extinción de incendios para el período de ejecución de las obras, estableciendo también, si fuera necesario, las actuaciones a realizar en la franja vallada a ambos lados de la vía, para lograr la prevención en la fase de explotación. Se definirán los criterios de selección de las especies vegetales a utilizar en la revegetación de taludes y desmontes, en las zonas declaradas de alto riesgo forestal. En el Proyecto de Construcción se incorporarán las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 12 de mayo respectivamente, de la Generalidad de Cataluña.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. En las zonas boscosas la apertura de nuevos caminos tendrá que ser justificada antes de la aprobación del Proyecto de Construcción. No se permitirá la apertura de nuevos caminos para la obra en el interior del ámbito de aplicación del Plan especial de protección del medio natural y del paisaje de Estany de Sils, la Riera de Santa Coloma i els Turons de Maçanet, utilizándose para acceder a la obra la zona de ocupación de la traza.

#### 4. Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera se establecerán, en coordinación con la Agencia Catalana del Agua de la Generalidad de Cataluña, las siguientes medidas:

Si, a pesar de las modificaciones de trazado exigidas en la condición 1, el trazado definitivo implicara algún desvío permanente de cauce fluvial, como puede ocurrir en el río Mogent en el entorno de la depuradora de Cardedeu, el Proyecto de Construcción deberá definir con detalle las actuaciones necesarias en el cauce, así como las medidas tendentes a minimizar la afección y a restablecer las condiciones originales. Se evitarán las canalizaciones rígidas y lineales que no permitan la recuperación ecológica del cauce. Caso de ser necesario el refuerzo de las orillas se estudiará la posibilidad de hacerlo mediante entramados vegetales. Se buscarán formas irregulares, intentando adaptar el cauce a la realidad física existente y se restituirá la granulometría original del lecho. Se revegetarán ambas márgenes con especies autóctonas propias de la etapa madura de la geoserie riparia mediterránea. Si se utilizan escolleras, se revegetarán íntegramente al objeto de optimizar su integración paisajística. Caso de ser necesaria la utilización de muros, éstos deberán ser muros verdes.

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Estas medidas serán de especial aplicación en el caso de las rieras de Arbuçies, Santa Coloma y Vallcanera, así como en los ríos Fluvià, Muga y en sus respectivos afluentes, incluyendo también los afluentes del río Ter (Terri, Cinyana, etc.).

Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Agencia Catalana del Agua y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras.

Con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción se realizará un estudio detallado de los posibles acuíferos afectados por la excavación, especialmente en el caso de los túneles, y se pondrán medidas de preventivas, correctoras y compensatorias

de las afecciones que se detecten, incorporándolas al Proyecto de Construcción y al Plan de Vigilancia Ambiental. Si la excavación de los túneles provocase surgencias de agua, los caudales generados se repartirán por las cuencas afectadas en función de los caudales iniciales.

Todas las aguas que salgan por las bocas de los túneles, tanto durante la perforación y gunitado como en la explotación, así como las aguas residuales procedentes, durante la fase de construcción, de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria, zonas de almacenamiento de materiales, instalaciones provisionales de obra y plantas de aglomerado asfáltico, se derivarán y someterán a un sistema de depuración de sólidos y lixiviados.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1, 2, 3 y 5 sobre protección de la vegetación de ribera. Se colocarán las pilas fuera de los cauces, ello será válido incluso en el río Muga. Respecto al río Fluviá y a la riera de Santa Coloma se atenderá a lo dispuesto en la condición 1.

El Programa de Seguimiento Ambiental incluirá un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. Si no se sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a vertidos, el agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua o directamente al terreno. Si el agua no cumple estos requisitos, deberá ser tratada por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa estatal y la Ley 6/93, de 15 de julio, de la Generalidad de Cataluña.

El Programa de Vigilancia Ambiental y el Pliego de Prescripciones Técnicas contemplarán el control en las áreas de cruce con los ríos Tordera, Fluviá y Muga; con sus afluentes Temes, Ripoll, Congost, Mogent, Arbúcies, Santa Coloma, Vallcanera, Onyar, Terri, Manol; y con las rieras tributarias de todos ellos (incluidas las del río Ter), durante el proceso de movimiento de tierras y durante la ejecución de todas aquellas operaciones que puedan alterar la calidad de las aguas de los puntos citados. A tal efecto se establecerán puntos de control aguas arriba y abajo de las zonas de obra. Se prestará especial atención a las modificaciones que pudieran presentarse en las rieras de Arbúcies, Santa Coloma y Vallcanera, así como en los ríos Fluviá, Muga y sus afluentes.

Por lo que se refiere a las aguas subterráneas, se deberá estudiar, con anterioridad a la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción, la naturaleza litológica de los substratos atravesados, con objeto de que las nuevas líneas de escorrentía generadas no supongan alteraciones zonales y aseguren la normal infiltración del agua de lluvia.

El estudio hidrogeológico deberá analizar la posible afección a los pozos de abastecimiento y, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción. Se estudiará especialmente la posible afección a las captaciones de agua potable de Sant Celoni, situadas en el término municipal de Santa María Palautordera. Durante la fase de obras, se deberá realizar un control de la naturaleza litológica de los substratos atravesados, con objeto de evitar que se produzcan compactaciones que alteren la normal infiltración de las aguas de lluvia.

##### 5. Protección de la fauna

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental señala como enclaves de mayor interés, los cursos fluviales y corredores faunísticos de las rieras de Arbúcies, Santa Coloma y Vallcanera, pertenecientes al Espacio de Interés Natural y Reserva Natural Parcial de la Riera d'Arbúcies, al Espacio de Interés Natural Riera de Santa Coloma y al Espacio de Interés Natural de Estany de Sils, respectivamente, se extremarán las precauciones durante la fase de construcción en estas zonas.

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental pone de manifiesto la posible existencia en el área de estudio de especies protegidas, pero no aporta datos concretos sobre localización que permitan definir medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección a las mismas, con anterioridad a la aprobación de los Proyectos de Construcción de todo el tramo objeto de la presente Declaración, se completará el citado estudio y se definirán las medidas correctoras y compensatorias correspondientes, con especial atención a la protección de la nutria, especie que motivó la declaración del ENP Riera de Arbúcies. Asimismo, se prestará

especial atención a minimizar la afección producida por la infraestructura en los cruces sobre los ríos Fluviá, Muga y sobre sus respectivos afluentes, dado que en dichas cuencas se ha ejecutado un plan de reintroducción de nutria. Se considerarán también especialmente los cruces sobre ríos caudalosos atravesados por la vía desde el Ter hasta el Muga con objeto de no establecer barreras o afecciones que dificulten futuras expansiones o reintroducciones de la especie. Se maximizará la distancia de los estribos a la vegetación de ribera, evitando o, en su defecto, minimizando la afección de las pilas sobre ésta y la alteración del lecho del cauce.

Las medidas que se definan como resultado de los citados estudios deberán estar incorporadas en los correspondientes Proyectos de Construcción con el mismo grado de definición que éstos.

De acuerdo con los datos aportados por la Generalidad de Cataluña en abril de 2001, la ejecución de la nueva vía podría afectar además a la tortuga mediterránea y al aguilucho cenizo. Con anterioridad a la aprobación de los correspondientes Proyectos de Construcción se realizarán los estudios necesarios para determinar la posible presencia de estas especies en la zona afectada por las obras, incluyendo instalaciones auxiliares, caminos de obra y áreas de préstamo y vertedero. En caso de confirmarse la presencia de dichas especies, se definirán y ejecutarán las medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias. Los Pliegos de Condiciones Técnicas Particulares y los Programas de Vigilancia Ambiental para la fase de obras de los correspondientes Proyectos de Construcción, detallarán las medidas y controles necesarios para garantizar la correcta ejecución de las citadas medidas y evitar la alteración de dichos hábitats.

Dada la ausencia de datos en el Estudio de Impacto Ambiental sobre nidificación de especies amenazadas presentes en el área (azor, águila culebrera, etc.) que pudieran ser susceptibles de afección por las obras, se realizarán las prospecciones necesarias para esclarecer la ubicación de sus nidos y la posible afección, con objeto de extremar las precauciones en la época de nidificación y cría, evitando voladuras desde primeros de marzo a últimos de junio, a tenor de las especies que parecen existir en el área de afección. Asimismo, se restringirá el periodo hábil para la realización de desbroces en la zona de garriga, caso de resultar positivas las prospecciones para detectar la presencia de aguilucho cenizo.

Con objeto de minimizar el efecto barrera de la nueva infraestructura, mientras se desarrollan los Proyectos de Construcción, se realizará un estudio de corredores de forma conjunta para todo el tramo objeto de Declaración, incorporando a los correspondientes Proyectos de Construcción, antes de la aprobación de cualquiera de ellos, las medidas que se deriven del estudio con el grado de definición de Proyecto de Construcción. Por tanto, se realizará un estudio a escala 1:5.000, en el entorno de la solución elegida, tanto de los corredores que a grandes rasgos se identifican en el Estudio de Impacto Ambiental como de otros que pudieran no haber sido identificados, incluyendo un estudio de las costumbres de las especies que utilizan estos corredores. Este estudio deberá tener en cuenta el efecto sinérgico con las infraestructuras ya existentes que comparten el mismo corredor (autopista A-7 Barcelona-frontera francesa, actual línea ferroviaria Barcelona-Figueras, y carretera C-251 en el tramo Sant Celoni-Hostalric). El citado estudio deberá considerar las «Directrices estratégicas para el mantenimiento de las conexiones ecológicas y paisajísticas entre los espacios protegidos» de la Generalidad de Cataluña y prestará especial atención al corredor de conexión del Massís del Montseny y la Sierra de Montnegre-Corredor, así como a las cuencas de la riera de Arbúcies y de los ríos Fluviá y Muga. De los resultados de este estudio se inferirán el sobredimensionado y adaptación de determinadas obras de drenaje y los necesarios pasos de fauna específicos, incluyendo, si fueran necesarios, pasos superiores, así como pasos de nutria para evitar atropellos (actualmente es una de las causas más importantes de mortandad de la especie). En cualquier caso, y sin menoscabo de las inferiores distancias de separación que se deriven del estudio exigido, se garantizará una distancia máxima de separación entre pasos para fauna de dos kilómetros, exceptuando el caso de los pasos para anfibios, para los que se considerará una distancia máxima entre pasos de 200 metros en el entorno del espacio de interés natural Estany de Sils, Riera de Santa Coloma y Tuons de Maçanet, así como en las zonas con presencia actual de tortuga mediterránea y en las señaladas como consecuencia del estudio sobre esta especie requerido en la presente Declaración. A los efectos de conteo de la distancia mínima primeramente citada, se considerarán como pasos de fauna todos los viaductos, túneles y obras de paso de cauces con dimensiones iguales o mayores que 4 metros de alto x 7 metros de ancho siempre que la vía no discorra adosada o muy próxima a otra infraestructura lineal.

Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía. Este incluirá estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan quedado atrapados dentro de la franja cerrada de la vía, así como las estructuras necesarias

para dirigirlos hacia los pasos de fauna u obras de drenaje. Se prestará especial atención al diseño de los cerramientos en los estribos de los viaductos que cruzan los ríos Fluvià, Muga y sus respectivos afluentes, para impedir el acceso de las nutrias a la plataforma. Todo ello se realizará en consulta con la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalidad de Cataluña.

Las obras de drenaje se adecuarán para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se evitará el uso de tubos de chapa metálica corrugada; se estudiará ampliar sus dimensiones, para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna, y se restaurará la vegetación del entorno del drenaje adaptado.

Los pasos de fauna se diseñarán de manera que la luz natural inunde su interior y no se utilizarán en el desvío de caminos u otras vías de comunicación hacia ellos, para no disminuir considerablemente las posibilidades de paso de animales silvestres.

En relación con la evaluación ambiental de todas las infraestructuras eléctricas (tendidos y subestaciones) necesarias para el abastecimiento de energía a la nueva línea ferroviaria, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, y a la legislación aplicable de la Generalidad de Cataluña.

A pesar de no ser objeto de la presente de Declaración los tendidos eléctricos, los de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad. De acuerdo con lo indicado en el Estudio de Impacto Ambiental, el Proyecto de Construcción deberá estudiar con detalle la problemática de la catenaria y sus elementos asociados, con objeto de definir las medidas correctoras apropiadas que eviten la electrocución de las aves, en especial en los tramos señalados en el Estudio de Impacto Ambiental. Todas las medidas citadas anteriormente serán de especial aplicación en los tramos comprendidos entre los siguientes PP.KK.: 2+300 - 4+000, 4+800 - 5+300 y 7+300 - 12+200 de la Variante de Santa María Palautordera; 54+500 - 55+000 y 60+000 - 71+000 de la Solución Base; 5+500 - 6+700 y 17+000 - 18+000 de la Variante del Pla de l'Estany; 3+000 - 7+500 de la Variante de Figueras Este; 127+500 - 128+500 y 136+000 - 144+245 de la Solución Base.

El paso de la línea de alimentación de electricidad por el espacio natural protegido del Estany de Sils, Riera de Santa Coloma i Turons de Maçanet deberá ser subterráneo y discurrir por la reserva de suelo establecida en el Plan Especial, realizándose esta obra al mismo tiempo que la de la plataforma.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, y sin menoscabo de las zonas que se identifiquen en función de los resultados del estudio exigido en la condición 5, en los tramos Sant Celoni - Hostalric, Hostalric-riera de Santa Coloma, Sarria de Ter-río Terri y la Junquera-final del Estudio Informativo, además de en las áreas de cruce sobre los ríos Fluvià, Muga y afluentes de ambos, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. Asimismo, incluirá un seguimiento de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria en los tramos señalados especialmente en la condición 5. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

#### 6. Prevención de la contaminación por ruido y vibraciones en áreas habitadas y espacios protegidos

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas referenciadas por sus PP.KK.:

Solución base: 27+400, 28+450, 29+300-30+100 urbanización Can Lletat a ambos lados del Mogent, 31+600-32+000, 32+700-33+100, 33+750 33+900, 34+00-35+100.

Variante de Santa María Palautordera: 2+600, 4+000, 4+300 - 4+700 urbanización Can Paga.

Solución Base: 41+300, 42+400-42+600 instituto de Sant Celoni y viviendas, 42+700-43+700 entorno urbano y paseo de Sant Celoni, especialmente colegio de San Celoni 43+700, 44+300-44+600, 44+800-45+000, 45+400-46+000, 46+700-47+100, 47+800-51+400 entorno urbano de Viabrea, 52+000, 52+200-52+800, 54+000-54+500, 55+500-58+000 Hostalric, 58+600-59+000 Mas de Quadres, 60+000-60+800 urbanización Can Roc, 60+500-67+000 ámbito de aplicación de Plan Especial del espacio de interés natural Estany de Sils, Riera de Santa Coloma i Turons de Maçanet, 69+500, 70+800-71+100, 74+350, 75+800 y 76+300-6+700.

Variante del Pla de l' Estany: 0+900-1+300 San Julian (Mogent), 6+600-6+500 Sant Andreu de Terri y Moli de Rabos, 6+900, 13+000, 15+700-16+000, 16+200, 17+200-17+400 Bàscara.

Solución Base: 110+500-111+000 San Vicenç

Variante de Figueras Este: 1+700 Mas Moliner, 2+350, 3+000, 4+900-5+500 entorno gorgas del río Manol y edificaciones, 6+600-7+200 y 7+700-8+300 barrios de Figueras, 128+100-128+400 entorno del río Muga, 130+600, 130+900, 131+600, 132+400, 134+000, 140+400.

Además de lo establecido en la condición 1 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística, así como la minimización del riesgo de colisión de las aves. Caso de resultar necesaria la implantación de medidas en el interior de los espacios protegidos atravesados, estas deberán ser acordadas con el órgano competente en la gestión de dichos espacios.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes, teniendo en cuenta los tramos horarios y los valores guía establecidos por la Resolución del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña de 30 de octubre de 1995.

##### Zonas residenciales:

Leq(7 horas-22 horas) menor que 65 dB (A).

Leq(22 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

##### Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(7 horas - 22 horas) menor que 70 dB (A)

Leq (22 horas - 7 horas) menor que 60 dB(A)

##### Zonas hospitalarias:

Leq(7 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).

Leq(22 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

##### Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq(24 horas) menor que 55 dB (A).

Ámbito de aplicación del Plan Especial del espacio de interés natural Estany de Sils, riera de Santa Coloma i Turons de Maçanet. (medidos a 200 metros de la infraestructura y a 1,5 metros del suelo):

Leq(7 horas-22 horas) menor que 60 dB (A).

Leq(22 horas-7 horas) menor que 50 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la L<sub>max</sub> de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edi-



ficación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo ambiental inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós horas y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones dispersas y núcleos urbanos susceptibles de afección por la nueva infraestructura, incluyendo al menos los citados anteriormente.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en los elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial .....	2	1,4
Oficinas .....	4	4
Comercial .....	8	8
Sanitario .....	1	1

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido y las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el Proyecto de Construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el Proyecto de Construcción, el Programa de Vigilancia Ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad, como en las zonas para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de suplementar las medidas mitigadoras realizadas.

Por su parte, el Proyecto de Construcción deberá definir los recorridos de la maquinaria y de los vehículos pesados, así como el emplazamiento de las instalaciones de obra y demás estructuras temporales, de forma que se minimice el impacto acústico sobre la población y la fauna. En este sentido, tal como establece el Estudio de Impacto Ambiental, el tráfico de vehículos pesados deberá alejarse de las zonas urbanas y deberá establecerse un calendario de obra en las zonas de mayor sensibilidad faunística definidas con base en el estudio requerido en la condición 5.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

En coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del Proyecto de Construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el Proyecto de Construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a los yacimientos arqueológicos que el Estudio de Impacto Ambiental identifica como potencialmente afectables: Turó d'en Saurí (T.M. de Llinars

del Vallès), Can Guillana y Can Guillana II (T.M. de Sarrià de Ter), Carretera N-II km 752 (T.M. de Pontós), Santa María de Molins (T.M. de Pont de Molins) y Vía Augusta (T.M. de Agullana).

Además de los citados en el párrafo anterior, los citados trabajos y las medidas de protección que se diseñen prestarán especial atención al yacimiento de Puig Sardina (P.K. 66+500 de la Solución Base), al antiguo puente de la carretera GE-514 sobre el río Terri (P.K. 98+500 de la Solución Base) y los yacimientos asociados al Castell de Sant Ferran (PP.KK. 8+700-9+400 de la Variante de Figueras Este).

Dado que en el Estudio de Impacto Ambiental no se hace mención alguna a las vías pecuarias que podrían verse afectadas por la nueva infraestructura, en los Proyectos de Construcción se realizará un inventario de las vías pecuarias existentes en el entorno del trazado y se recogerá la reposición de las que resulten afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en la Generalidad de Cataluña, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como el mantenimiento de los restantes usos compatibles y complementarios de aquél.

#### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de caminos rurales, infraestructuras de riego y demás servicios afectados, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, minimizando la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva. El Proyecto de Construcción incluirá un detallado estudio de la reposición de caminos, incluyendo su restauración ambiental.

#### 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental no realiza ningún análisis ambiental de posibles vertederos provisionales o definitivos, considerando los elevados movimientos de tierras que este Estudio conlleva y teniendo en cuenta la usual fragmentación en tramos de escasa longitud de los Proyectos de Construcción, con anterioridad a la aprobación de cualquiera de los Proyectos de Construcción, se realizará un estudio del balance de tierras, contemplando la posibilidad de reutilización de los materiales extraídos, y un análisis ambiental de los posibles vertederos, tanto provisionales como definitivos, considerando para ello los previsibles tramos objeto de Proyecto de Construcción y adjudicación independiente. De los resultados de dicho estudio podría inferirse la necesidad de adaptar dicha tramificación con objeto de maximizar la reutilización de tierras y minimizar el impacto de los vertederos. El citado estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas, recabando información de la Sección de Restauración de Actividades Extractivas del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, así como de las zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos. Como resultado de dicho estudio se planteará una zonificación (a escala mínima 1:5.000) del territorio potencialmente receptor en niveles de idoneidad ambiental para su utilización como vertedero.

Los Proyectos de Construcción incorporarán, además, una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como áreas de elevado valor ecológico y paisajístico. El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 m<sup>3</sup> vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Se utilizarán preferentemente como zonas de préstamos para extracciones de áridos canteras en explotación debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados (Ley 12/1981 y Decreto 343/1983, de la Generalidad de Cataluña).

#### 10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra, como los taludes en desmonte y terraplén de mayor altura, embocaduras de túneles, obras de fábrica, pasos sobre ríos y cauces menores y, de acuerdo con lo especificado en las condiciones 3, 4, y 5, a los pasos sobre la riera de Arbúcies, la riera de Santa Coloma, riera de Vallcanera, y los ríos Ter, Fluvià y Muga, incluyendo todos sus afluentes atravesados por la traza y prestando especial atención a la restauración bajo los viaductos. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, como es el caso de las áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a las zonas citadas a continuación:

Solución Base: Urbanización «Can Lleguet» (P.K. 30,000) y río Mogent (PP.KK. 33,700-34,300) considerando el proyecto de restauración existente para dicho río.

Variante de Santa María Palautordera: Tramo entre los PP.KK. 2,000-4,000, túnel frente a urbanización «Can Paga» (PP.KK. 4,150-4,600) y cruce sobre La Tordera (PP.KK. 5,000-5,200).

Solución Base: Entorno de Sant Celoni (PP.KK. 42,500-45,000); entorno del Torrente de Palomeres (P.K. 45,500); entorno de la Batlloria (PP.KK. 48,950-49,550); urbanización «Ducat del Montseny» (P.K. 52,600); entorno edificaciones P.K. 56,000 y Mas Siruana (P.K. 56,600); entorno riera d'Arbúcies (PP.KK. 55,000-55,300); entorno Mas de Quadres (P.K. 59,100); urbanización «Sant Roc» (P.K. 60,500); ámbito de aplicación del Plan Especial de Protección del Estany de Sils, Riera de Santa Coloma i Turons de Maçanet, en especial cruce sobre la riera de Santa Coloma, bocas de túneles, cruce acequia de Sils y entorno del Puig Sardina (PP.KK. 60,600-67,000), así como entorno del cruce de la riera de Vallcanera (P.K. 69,950); entorno del cruce del río Onyar (P.K. 75,400).

Variante de Pla de L'Estany: Entorno de Montagut en el barrio de San Julián (P.K. 1,000); embocaduras de los túneles de los PP.KK. 3,285, 4,000, 4,370, 4,880, 7,000, 8,500, 9,500, 12,300, 12,950 y 15,700; entorno de los viaductos sobre los ríos Terri y Fluvià (PP.KK. 5,600-6,700 y 16,900-18,000).

Solución Base: Entorno de Mas Vicenç (P.K. 110,800), entorno de los cruces sobre las rieras de Can Fares (P.K. 111,600) y Santa Anna (P.K. 112,100).

Variante de Figueres Este: Entorno del Rec de la Font Vella (PP.KK. 0,000-0,500), entorno de las edificaciones situadas entre los PP.KK. 1,550-1,800; entorno cruce riera de Alguema (PP.KK. 3,400-3,650); entorno cruce río Manol (PP.KK. 4,900-5,500), así como edificaciones próximas y recorridos turísticos; entorno barrios de Figueres (PP.KK. 6,800-8,200); entorno castillo de San Fernando, acueducto y yacimientos asociados (PP.KK. 8,800-9,350).

Solución Base: Entorno cruce río Muga (PP.KK. 128,100-128,800); entorno núcleo urbano y edificaciones dispersas de Pont de Molins (P.K. 128,200); entorno cruce río Ricardell (PP.KK. 130,500-130,700); entorno de sendos falsos túneles de los PP.KK. 132,100-134,100; entorno riera del Gou (P.K. 136,900); entorno vertedero actual a eliminar (PP.KK. 143,800-144,000); entorno río Llobregat (PP.KK. 142,200-143,200 y 143,800-144,000); así como entorno boca del túnel transfronterizo y camino de acceso actual para sondeos (PP.KK. 144,000-145,000).

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos, como en el caso de afección a rieras, torrentes,

áreas boscosas, afección a edificaciones, posibles corredores faunísticos o zonas naturales especialmente bien conservadas. En este caso se considerará la conveniencia, para minimizar la ocupación, de utilizar muros verdes, empleando en los taludes de pendientes superiores a las citadas mantas orgánicas, celdas u otras técnicas de bioingeniería para garantizar su total revegetación.

En las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, diseñándose éstos de forma que puedan soportar cargas asimétricas. Los taludes de acceso al túnel tendrán pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos desde la boca del falso túnel hasta la cabecera del desmonte producido al emboquillar el túnel.

La excavación y gestión de los materiales del vertedero de la Junquera afectado por el trazado deberá prever la retirada de los mismos a una instalación autorizada por el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, teniendo presente que existen en la comarca diversos depósitos controlados para el vertido de escombros y residuos de la construcción. Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificada y justificada en el Proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción de la obra.

#### 11. *Seguimiento y vigilancia*

Los Proyectos de Construcción incorporarán un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias del Estudio de Impacto Ambiental una vez desarrolladas, de las derivadas de los estudios requeridos en la presente Declaración y de las medidas exigidas en ésta, para las fases de construcción y explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

El Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, como responsable de la ejecución del Programa 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 la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el Proyecto de Construcción cumple la presente Declaración, especialmente en lo que

se refiere a minimización de la afección a la riera de Santa Coloma; delimitación y autorización de zonas de vertederos, préstamo, caminos de obra e instalaciones auxiliares; así como medias preventivas, correctoras y compensatorias.

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las Condiciones de la presente Declaración.

d) Informe previo a la emisión del Acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las Condiciones de la presente Declaración.

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Generalidad de Cataluña sobre el estado y eficacia de las medidas compensatorias a que se refiere la condición 2.

Informe visado por el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Generalidad de Cataluña sobre el estado y eficacia de pasos de fauna, sobre la suficiencia de los mismos para minimizar el efecto barrera, sobre el estado y eficacia de los cerramientos y portillos de escape, así como sobre la eficacia de las medidas de protección de la avifauna y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 5. El informe reflejará la siniestralidad por atropello de la fauna y por electrocución y colisión de la avifauna con tendidos, catenaria y subestaciones. Asimismo, el informe incluirá, si fueran necesarias, una propuesta de medidas complementarias a realizar.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la Condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 10 y, en su caso reposición de mallas realizadas.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

## 12. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación de cualquiera de los Proyectos de Construcción del tramo objeto de Declaración, un escrito certificando la incorporación a la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta Declaración establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Proyecto de adaptación del trazado en planta y alzado a que se refiere la condición 1.

Proyecto de medidas compensatorias por el efecto barrera de la nueva infraestructura, tanto el propio como el sinérgico con las restantes infraestructuras del mismo corredor. Proyectos de medidas compensatorias en relación con la nutria, la tortuga mediterránea y, en su caso, el aguilucho cenizo. Todo ello de acuerdo con lo exigido en la condición 2 con anterioridad a la aprobación del primer proyecto de construcción que se apruebe y con el grado de definición de éste.

Medidas relativas a la protección y conservación de vegetación y suelos a la que se refiere la Condición 3, trazado de los caminos de obra proyectados y plan de prevención y extinción de incendios durante las obras, con anterioridad a la aprobación de los Proyectos de Construcción.

En caso de desvío o modificación permanente de cauces, justificación de la necesidad de dicha modificación y proyecto de la misma de acuerdo con los criterios expuestos en las condiciones 4 y 10. Estudio hidrogeológico a que se refiere la condición 4. Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico incluyendo: Proyecto de tratamiento de las aguas residuales; proyecto de dispositivos para retener posibles vertidos accidentales en la fase de obra; proyecto de tratamiento para los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión, procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción; proyecto de medidas derivadas del estudio hidrogeológico; y programa de seguimiento analítico de las aguas; todo ello de acuerdo con lo establecido en la condición 4.

Proyecto de medidas para minimizar la afección al hábitat de la nutria, en los ríos y rieras atravesados por el trazado desde el Ter a la frontera, especialmente en el Llobregat. Estudios y medidas propuestas como resultado de éstos en relación con la tortuga mediterránea y el aguilucho cenizo. Determinación de la avifauna amenazada previsiblemente afectada por las obras y medidas de prevención y corrección para minimizar dicha afección. Los estudios anteriores deberán desarrollarse paralelamente a la elaboración de los proyectos de construcción y las medidas que se deriven de sus resultados deberán estar incorporadas a los Proyectos de Construcción correspondientes con anterioridad a la aprobación de cualquiera de ellos. Estudio de corredores a escala 1:5000 y pasos de fauna y adaptación de drenajes propuestos con base en los resultados del mismo, que deberán incorporarse a los Proyectos de Construcción con el grado de definición de éstos. Proyecto de pasos y adecuación de drenajes, cerramientos y estructuras de escape, todo ello con localización, planos y presupuesto de los mismos, así como autorización, trazado y medidas de la avifauna en tendidos y en la catenaria, con anterioridad a la aprobación de los correspondientes Proyectos de Construcción. Todo ello de acuerdo con lo exigido en la condición 5.

En el caso de que el cerramiento y la electrificación de la vía constituyan proyectos independientes, certificado de la incorporación de dichas medidas al mismo y remisión, en su momento, del correspondiente proyecto.

Estudio de ruido y vibraciones, así como proyecto de medidas de prevención de las afecciones por ruido y vibraciones a que se refiere la condición 6. Informe del órgano competente de la de la Generalidad sobre las medidas mitigadoras a aplicar en los espacios protegidos.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 7.

Inventario de canteras abandonadas, estudio del balance de tierras y análisis ambiental de los posibles vertederos provisionales o definitivos considerando los previsibles tramos objeto de proyecto de construcción y adjudicación independiente, así como zonificación a escala 1:5000 del territorio potencialmente receptor, con anterioridad a la aprobación de cualquiera de los Proyectos de Construcción, de acuerdo con la condición 9. Cartografía zonas de exclusión y emplazamiento final de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares de obra, con anterioridad a la aprobación definitiva de los Proyectos de Construcción, de acuerdo con la condición 9.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra a que se refiere la condición 11.

## 13. Definición contractual de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el Proyecto de Construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa objeto de la

presente declaración, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.  
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.  
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.  
Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

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, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 25 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El objeto del estudio informativo de referencia, sobre el que se emite declaración de impacto ambiental, es el estudio y definición de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa en el tramo Barcelona-frontera francesa.

En el mismo se han tenido en cuenta los estudios previos realizados en el área de estudio (anteproyecto y proyectos constructivos de la Generalidad de Cataluña) y los corredores contemplados en los mismos.

El estudio informativo se desarrolló en dos fases claramente diferenciadas:

Fase 1:50.000.

En primer lugar se realizó un estudio de corredores a escala 1:50.000 contemplando aspectos topográficos, geológicos, medioambientales y económicos.

Se analizaron cuatro soluciones: A, B, C y D, de las cuales sólo una de ellas es una solución completa (solución A), desarrollándose desde el punto de inicio en la estación de La Sagrera hasta el final del tramo en la frontera francesa. El tramo objeto de la presente declaración se inicia en Llinars del Vallés. Las otras tres soluciones son corredores alternativos a la solución anterior, con punto de origen variable y finalización en distintos puntos de la frontera francesa.

**Solución A:** El tramo objeto de la presente declaración se inicia en el límite de los términos municipales de la Roca del Vallès y Llinars del Vallés, discuriendo al Sureste de la autopista A-7, entre ésta y el río Mogent. A partir de Llinars del Vallés el trazado comparte corredor con la línea actual de Renfe Barcelona-Port Bou, salvo en Sant Celoni, donde el trazado rodea la población por el oeste. Cruza al oeste de Sils y utiliza el corredor de la autopista A-7, salvo el tramo entre las poblaciones de Sarrià de Ter y Bàscara. Desde el sur de Figueres aprovecha el corredor de la autopista A-7.

**Solución B:** El trazado parte de la solución A al norte de Llinars del Vallés, y procura adaptarse al corredor de la autopista A-7 hasta Hostalric, punto en el que la traza busca de nuevo la línea actual de ferrocarril, utilizando su corredor hasta el sur de Girona. Deja esta ciudad al oeste y se encamina, hacia el noreste, atravesando el Espacio de Interés Natural de Les Gavarres, para unirse de nuevo al ferrocarril actual y continuar junto a él hasta el sur de Figueres. Desde el sur de Figueres, bordea la población por el este y se encamina hacia el norte para atravesar el Macizo de la Albera y el Paraje Natural de Interés Nacional de Albera, finalizando bajo el Coll de Pou en la frontera francesa.

**Solución C:** Se inicia al norte de Cabanes a partir de la solución B y gira hacia la izquierda para tomar el corredor de la autopista A-7 hasta finalizar en la frontera.

**Solución D:** Define el último corredor que se inicia al sur de Figueres, a partir de la solución B, con dirección noreste, hasta la población de Vilajuïga donde se une al corredor de la línea actual de Renfe hasta finalizar bajo el Coll dels Belitres en la frontera francesa.

	Longitud — metros	Número túneles	Número viaductos
Solución A .....	130.591,146	4	20
Solución B .....	137.489,236	4	20
Solución C .....	138.180,526	2	2
Solución D .....	135.410,176	8	5

Posteriormente se procedió a una comparación entre las soluciones basadas en factores cualitativos, a partir del cual se propone un corredor para su posterior estudio a escala 1:5.000. El corredor elegido fue la solución A.

Fase 1:5.000.

En esta segunda fase se pasó a desarrollar el corredor elegido, que fue la solución A de la fase anterior, así como una serie de variantes, de cuya combinación surgió la solución propuesta. El punto de inicio de esta fase fue modificado durante su redacción, resultando así el origen de la propuesta en el límite de los términos municipales de Mollet del Vallés y Montmeló y no en la estación de Sagrera (origen de la fase anterior).

Las variantes de trazado analizadas en esta fase, dentro del corredor de la solución A, son las siguientes:

**Solución base,** que coincide con el trazado diseñado en su día en los Proyectos Constructivos realizados por la Generalidad de Cataluña en 1991 y que permitan una velocidad máxima de 320 Km/h.

**Variante de Santa María de Palautordera y Sant Celoni,** para conseguir en este tramo una velocidad de 315 Km/h frente a los 300 Km/h de la solución base.

**Variante de Girona Sur,** que es una variante en alzado de la solución base que permite situar la estación de Girona en el mismo trazado de la línea, fuera de la ciudad, y evita así la construcción del By-Pass de Girona.

**Variante de radio 7.000,** que tiene su inicio a la salida de la ciudad de Girona y que a partir de este punto permite una velocidad de 350 Km/h.

**Variante de Pla de L'Estany.** Alternativa a los elevados movimientos de tierras y al elevado impacto paisajístico de la solución base. Modifica fundamentalmente el perfil longitudinal de la solución base.

**Variante de Figueres este,** que aproxima el PAET de Figueres a esta población, al este de la autopista A-7.

**Variante de Figueres oeste,** que aproxima el PAET de Figueres a esta población, al oeste de la autopista A-7.

**By-Pass de Girona,** que permite ubicar la estación de Girona en el centro de la ciudad.

El estudio informativo analiza también un trazado encajonado entre el río Tordera la autopista A-7 y el polígono industrial de Sant Celoni, denominado Variante de Sant Celoni Sur, desechándolo por afectar a distintas instalaciones del polígono industrial y a la llanura de inundación del río Tordera.

Como parámetros de diseño se consideraron los correspondientes a una línea de alta velocidad diseñada para velocidad de 350 Km/h y tráfico mixto de viajeros y mercancías seleccionadas. Por lo que respecta al trazado en alzado, se adoptó una rampa máxima del 20 por 100 o limitando su longitud a 1,5 kilómetro. La anchura de la plataforma en la sección tipo es de 14 metros.

	Longitud — metros	Velocidad máxima — (Km/h)	Radio mínimo — (m)
Solución base .....	130.591,150	270-320	4.000-6.000
Variante de Santa María de Palautordera y Sant Celoni .....	13.791,492	315	5.000
Variante de Girona-Sur .....	4.337,866	350	7.000
Variante de Radio 7.000 .....	55.248,122	350	7.000
Variante de Pla de L'Estany .....	18.099,202	300-320	4.000
Variante de Figueres este .....	12.459,976	350	7.000
Variante de Figueres oeste .....	11.812,373	350	7.000
By-Pass de Girona (estación de Girona) .....	16.888,463	70	400

A partir del estudio y comparación de estas variantes locales y la solución base, se procedió a la elección de la solución propuesta, formada por las alternativas más idóneas de todas las estudiadas, tanto desde el punto de vista técnico como medioambiental.

Dicha solución está formada por la combinación de la solución base, el By-Pass de Girona y la variante de radio 7.000 metros.

El tramo objeto de declaración de esta solución comienza en el límite de los términos municipales de la Roca del Vallés y Llinars del Vallés, siguiendo el valle del Mogent hasta Llinars del Vallés, cruza la autopista A-7 y sigue la línea del ferrocarril actual hasta casi cruzar el Torrent de Les Bancs.

La población de Sant Celoni se rodea por el Norte buscando de nuevo el emparejamiento con la línea de ferrocarril hasta Hostalric. A continuación se dirige hacia Maçanet y bordea la riera de Santa Coloma, cruzándola tres veces.

A partir de Sils y hasta la salida de la autopista de Girona-norte en Sarrià de Ter, la nueva línea se mantiene próxima a la autopista A-7. En este tramo, al Norte del aeropuerto de Girona se sitúa el By-Pass de Girona, que permite ubicar la estación de alta velocidad en el interior de dicha ciudad.

La variante de radio 7.000 se desarrolla a partir del P. K. 87 hasta el final de la solución base. Tras cruzar la carretera C-150 se separa de la autopista y sigue una zona de topografía ondulada y poco habitada donde deben realizarse una serie de desmontes y terraplenes relativamente importantes hasta llegar a Pontós. En este municipio se atraviesa la autopista, dejándola al oeste hasta pasado Vilafant. Posteriormente, el trazado pasa entre Vilafant y Figueres, donde se sitúan las variantes de Figueres, salvando de nuevo la autopista para seguir la N-II y cortar los angostos valles del Muga, en Pont de Molís, y del Ricardell, en Biure.

En el recorrido final, el trazado se sitúa paralelo a la autopista A-7 y emprende una serie de rampas hasta la Junquera donde se sitúa la boca del túnel de los Pirineos que permite la conexión y salida hacia Francia.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental tiene por objeto evaluar los efectos de la construcción y explotación de la Vía de Alta Velocidad Madrid Zaragoza-Barcelona-frontera francesa en el tramo Barcelona-frontera francesa.

El estudio comienza describiendo las alternativas propuestas en la fase A del estudio informativo, sus principales características (incluyendo la medición de tierras y las necesidades de suelo o el tráfico previsto) y las principales acciones del mismo causantes de impacto. A continuación, a través de una compleja metodología de impacto-aptitud, analiza las características del territorio de acogida de la nueva infraestructura a escala 1:250.000. Este apartado incluye la caracterización del medio en unidades de integración ambiental en función de su relieve, pendiente, hidrología, vegetación y usos de suelo. La valoración de esas unidades se ha realizado en función de criterios ecológicos, productivos, paisajísticos y culturales, reflejándose la información en unos planos elaborados a escala 1:250.000 de capacidad de acogida del territorio.

A continuación, el estudio aborda a escala 1:50.000 el análisis de los medios físico, biológico y socioeconómico dentro del apartado denominado inventario ambiental. Las variables analizadas son: clima, ruido, geología y geomorfología, suelos, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, paisaje, población, sistema económico, organización territorial, espacios de interés natural y protección especial, patrimonio histórico-cultural. Este apartado incluye una completa descripción de cada variable, así como una valoración de las unidades en que pueden desglosarse las mismas.

El entorno atravesado está compuesto por varias unidades morfoestructurales y fisiográficas: Cordillera Prelitoral, Depresión Prelitoral, Cordillera Litoral, Cordillera Transversal, Depresión del Empordá y Pirineos Occidentales, que configuran una gran variedad de entornos. Muchos de ellos conservan un alto grado de naturalidad, tal como demuestra el gran número de espacios protegidos presentes.

Tras la descripción de las variables, el estudio realiza una identificación de las afecciones a lo largo del trazado de cada alternativa y una valoración de las mismas en función de la calidad asignada a cada variable afectada.

Los impactos más graves alcanzan la magnitud de crítico.

La solución A ocasiona dos impactos puntuales de magnitud crítica: Uno a la fauna al cruzar el corredor la Riera d'Arbúcies y otro a los espacios naturales protegidos al interceptar la Reserva Natural Parcial de la ya mencionada Riera d'Arbúcies.

La solución B ocasiona varios impactos críticos, ya que afecta a las zonas de alto valor faunístico de Serres de Montnegre El Corredor y de la Riera d'Arbúcies, a un polígono industrial, a la organización territorial (al interceptar la expansión de Sils hacia el noroeste), y a dos espacios naturales (la Riera d'Arbúcies y el Massís de la Albera).

La solución C causa varias afecciones puntuales de magnitud crítica, repite las afecciones a la fauna de la B, intercepta tres polígonos industriales, interrumpe la expansión de Sils y afecta al espacio natural de la Riera d' Arbúcies.

En el caso de la solución D se identifican varios impactos críticos: se afecta a los espacios de interés faunístico de las Serres de Montnegre-El

Corredor y a la Riera d'Arbúcies, a un polígono industrial, a la expansión de Sils y al espacio natural de la Riera d' Arbúcies.

Tras la valoración de los impactos para cada aspecto del medio, el Estudio realiza una valoración del impacto global de cada alternativa, así como una comparación entre ellas. El resultado es que la alternativa que menor impacto ambiental supone es la solución A. El Estudio selecciona esta alternativa como solución base o elegida.

Dentro del apartado de identificación y valoración de impactos, el estudio incluye una breve comparación de la solución base con cada una de las variantes propuestas a la misma en la fase B del estudio informativo y concluye que:

Ambientalmente la variante de Santa María de Palautordera y la solución base para ese tramo son similares.

La variante de Girona Sur es ligeramente más impactante que la solución base como consecuencia de los mayores movimientos de tierra.

La solución base y la variante de radio 7.000 producen globalmente el mismo grado de afección.

El impacto es notablemente superior, para todas las variables analizadas, en la solución base que en la variante Pla de L'Estany.

Entre la solución base y las dos variantes de Figueres, el impacto alcanza valores análogos para las dos variantes (ligeramente inferiores en la variante de Figueres este), siendo más impactante la solución base. Para este tramo el impacto también es superior en la variante de radio 7.000 que en las variantes de Figueres.

El impacto sobre el medio físico es superior en la solución base + By Pass de Girona al de la solución base + Variante de Girona sur; sin embargo, se considera positivo el posibilitar el acceso directo a la actual estación de Girona, por lo que globalmente el Estudio considera más idónea la solución base + By Pass de Girona.

El estudio incluye una propuesta de medidas correctoras, un plano de éstas a escala 1:5000 y un programa de vigilancia ambiental y un documento de síntesis.

No se estudia la necesidad, ubicación e impactos de los vertederos, parques de maquinaria e instalaciones auxiliares.

## ANEXO III

### Información pública del estudio de impacto ambiental

Se han presentado 358 alegaciones durante el periodo de información pública a todo el trazado del estudio informativo

109 alegaciones no consideran la construcción de la línea de alta velocidad de interés general, argumentando en algunos casos que en otros países europeos se ha desestimado este tipo de líneas ferroviarias.

78 alegaciones recogen la propuesta de abandonar la construcción de la nueva línea de alta velocidad y estudiar la mejora y acondicionamiento de las infraestructuras existentes para la circulación de trenes pendulares, Euromed, etc.

49 alegaciones hacen referencia al artículo 230 de la Ley de Ordenación del Transporte relativa a la improcedencia del establecimiento o ampliación de líneas de ferrocarriles de transporte público cuando suponga una duplicidad con otras líneas existentes, o que la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables o socialmente rentables.

Algunas alegaciones plantean la posibilidad de que la L.A.V. discurra por un corredor distinto al elegido.

Otro grupo de alegaciones plantean paradas de la línea en sus municipios.

Un número importante de alegaciones consideran que el proyecto no debería llevarse a cabo planteando tres argumentos: 115 alegaciones consideran que se produce un gran daño ecológico y paisajístico; 114 alegaciones señalan el efecto negativo del impacto acústico y vibratorio; 58 alegaciones señalan la posible afección por campos electromagnéticos.

Numerosas alternativas plantean trazados alternativos en tramos concretos o modificaciones del trazado:

En relación con el trazado objeto de esta declaración:

11 alegaciones proponen un trazado alternativo en el tramo II: Llinars del Vallès-Viàbrea.

15 alegaciones plantean trazados alternativos en el tramo III: Viàbrea-Riudellots de la Selva.

38 alegaciones se inclinan por la Variante de Pla de L'Estany en el Tramo V: Sarrià de Ter-Les Garrigues, aduciendo que provoca un menor impacto ambiental. Una alegación se decanta por la Variante de Radio 7000. La Generalidad se decanta por la Solución Base y propone mejoras para conseguir la mejor integración paisajística y física.

El Ayuntamiento de Figueres, la Generalidad y varios alegantes más proponen un trazado alternativo al tramo VI: Les Garrigues-Pont de Molins. Los Ayuntamientos de Vilamalla y de Vialbertran, junto con otro alegante, se declaran en contra de la propuesta anterior. El Ayuntamiento de Figueres y 7 alegantes más se muestran contrarios a las Variantes de Figueres. El Ayuntamiento de Les Garrigues prefiere la Variante de radio 7000.

Numerosas alegaciones proponen modificaciones puntuales del trazado:

Tramo II. Llinars del Vallès-Viabrea.

En este tramo, en varias alegaciones se propone la construcción de falsos túneles en varios puntos del trazado: PP.KK. 39+500-40+000, PP.KK. 43+85044+300, PP.KK. 44+500-44+800, PP.KK. 47+550-47+850.

Tramo III. Viabrera-Riudellots de la Selva.

Cuatro alegaciones proponen que se construya un túnel en la zona de Grions, cerca de Can Salvador, ya que consideran que el trazado pasa demasiado cerca de las viviendas existentes. Una alegación realiza un propuesta similar pero en la zona de Riudarenes.

Dos alegaciones protestan sobre la interferencia del trazado sobre la masía «Mas de Quadres», edificio de gran valor arquitectónico y cultural.

Los Ayuntamientos de Sils y Riudarenes y otro alegante proponen la construcción o prolongación de varios viaductos, en concreto sobre la riera de Torrent del Fare, la riera de Santa Coloma y la riera de Vallcanera.

Tramo V. Sarrià de Ter-Les Garrigues.

Dos alegaciones exponen su deseo de que se elabore un nuevo proyecto teniendo en cuenta algunos aspectos, entre los que destaca la cercanía a un castillo del siglo XII, en el lugar de «Montagut» con grave riesgo de destrucción.

14 Alegaciones proponen la construcción de un viaducto para salvar el torrente de Cinyana y otro para el torrente de Cassinyola.

Tramo VI. Les Garrigues-Pont de Molins.

La Generalidad propone una modificación del perfil longitudinal para que los cruces con la autopista A-7 en los PP.KK. 114+00 y 121+000 de la solución base se realicen por debajo de ella y no por arriba como está proyectado.

Otras alegaciones presentadas al trazado del estudio informativo:

171 alegaciones presentan algún comentario sobre el impacto ambiental.

119 alegaciones hacen referencia al impacto acústico y vibratorio.

102 alegaciones se refieren a la valoración de las expropiaciones e indemnizaciones.

116 alegaciones se refieren a la reposición de viales. Dos de ellas hacen referencia a que no se ha tenido en cuenta el cruce con la nueva variante de la carretera C-246. Otras dos proponen modificar la estructuración de la reposición del camino que discurre desde el P. K. 32+100 al P. K. 33+700. Tres alegaciones proponen modificar la estructuración de la reposición de caminos existentes entre el P. K. 38+500 y el P. K. 41+500 realizando una propuesta que consiste en la reposición de varios caminos (Camí de la Serra D'en Velló, Camí a la nueva depuradora, Camí de les Valls). Una alegación indica que en el E.I. se ha previsto la reposición del trazado de la antigua carretera BV-5115, trazado que ha sido modificado con una variante de la misma.

77 alegaciones hacen referencia a la necesidad de reponer los servicios afectados por la construcción de la línea de alta velocidad.

194 alegaciones exponen que el trazado afecta a fincas, terrenos, etc. de su propiedad y proponen un cambio de trazado.

RENFE solicita un nuevo puesto de banalización (PB) entre el inicio del estudio informativo y el P.A.E.T. situado en las localidades de Riells y Viabrea.

El Ayuntamiento de Gualba propone que se reponga la estación de RENFE de Gualba-La Batllòria.

Documentación recibida en el Ministerio de Medio Ambiente después de la información pública del estudio informativo relativa al tramo objeto de declaración.

«Propuesta de trazado alternativo del Consell Comarcal del Pla de L'Estany, tramo Girona-Figueres»: El documento recoge una propuesta de trazado de compromiso, que mantiene el trazado en planta y el perfil longitudinal de la solución base del estudio informativo, limitándose a proponer la ampliación de falsos túneles, túneles y algún viaducto, en los puntos de la traza donde la rasante proyectada está 15 metros o más por debajo o por encima de la cota del terreno.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**18123** *RESOLUCIÓN de 5 de septiembre de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hace pública la revocación de la condición de Negociante y de Titular de Cuentas a nombre propio del Mercado de Deuda Pública en anotaciones a la entidad «ABN Amro Bank, N. V.» por renuncia de la misma.*

La entidad ABN Amro Bank, N. V. ha solicitado la retirada de la condición de Negociante y de Titular de Cuentas a nombre propio del Mercado de Deuda Pública en Anotaciones.

En la Resolución de 4 de marzo de 1990, modificada por la de 10 de abril de 2000, se reguló la figura de Entidad Negociante de Deuda Pública del Reino de España y se establecieron las condiciones que debían cumplir las entidades solicitantes, los procedimientos para su obtención, sus derechos y obligaciones, así como las causas que motivan la pérdida de dicha condición.

En la Resolución de 26 de mayo de 1999, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, se hizo pública una primera relación de Entidades Negociantes de Deuda Pública del Reino de España y se estableció que las modificaciones en esta relación serán hechas públicas mediante Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, una vez se hubieran cumplido los trámites necesarios.

Por otro lado y conforme al Real Decreto 1009/1991, de 21 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 505/1987, de 3 de abril, en materia de adquisición y pérdida de la condición de miembro del Mercado de Deuda Pública en Anotaciones, el acceso a la condición de Titular de Cuentas a nombre propio es voluntario, no existiendo norma alguna que permita considerar que no tiene el mismo carácter el mantenimiento de dicha condición. En razón de lo anterior, y de acuerdo con la delegación conferidas, en el número 3 del artículo 2.º y en el apartado a) de la disposición adicional segunda de la Orden de 19 de mayo de 1987, en su redacción dada por los artículos primero y octavo de la Orden de 31 de octubre de 1991, y a la vista del informe favorable del Banco de España, he resuelto:

Retirar, a petición de la propia entidad, la condición de Negociante y Titular de Cuentas a nombre propio del Mercado de Deuda Pública en Anotaciones a «ABN Amro Bank N. V.», declarando de aplicación a la misma en cuanto las circunstancias lo requieran lo dispuesto en los números 2 y 3 del artículo 21 de la Orden de 19 de mayo de 1987, en su nueva redacción dada por la Orden de 31 de octubre de 1991.

Contra la presente Resolución cabe formular recurso ordinario en el plazo de un mes, que deberá presentarse ante esta misma Dirección General o ante el Secretario de Estado de Economía.

Madrid, 5 de septiembre de 2001.—La Directora general, Gloria Hernández García.

**18124** *RESOLUCIÓN de 20 de agosto de 2001, de la Secretaría General de Turismo, por la que se concede el título de «Fiesta de interés turístico internacional» a la fiesta que se señala.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, de la Orden de 29 de septiembre de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 27 de octubre),

Esta Secretaría General de Turismo ha tenido a bien conceder el título de «Fiesta de interés turístico internacional» a la siguiente fiesta:

«Festividad de Santiago Apóstol», de Santiago de Compostela (A Coruña).

Lo que se hace público a todos los efectos.

Madrid, 20 de agosto de 2001.—El Secretario general, Juan José Güemes Barrios.

**18125** *RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2001, de la Secretaría General de Turismo, por la que se concede el título de «Fiesta de interés turístico nacional» a la fiesta que se señala.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, de la Orden de 29 de septiembre de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 27 de octubre),