

21054 *RESOLUCIÓN de 2 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo complementario «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo: Vilobí D'onyar-Sant Julià de Ramis (Girona)», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental:

1. Objeto, justificación y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.—La nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa fue declarada prioritaria en la reunión del Consejo de Ministros de fecha 9 de diciembre de 1988 y está contemplada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 del Ministerio de Fomento.

Sobre un planteamiento general de la línea en el tramo Barcelona-Frontera francesa, el sub-tramo correspondiente al paso por la ciudad de Girona fue replanteado, siendo objeto de un tratamiento individualizado de cara a la posterior redacción del proyecto de ejecución. A propuesta del Ayuntamiento de Girona el Ministerio de Fomento decidió abandonar la primera solución, que circunvalaba la ciudad por el Oeste, para proponer el estudio de nuevas alternativas que atravesaran la ciudad por el corredor ferroviario actual (línea convencional). A su vez y dado que parte de la nueva línea iría enterrada, se propuso también el soterramiento de parte de la línea convencional, que coincidiría con la de alta velocidad en una nueva estación subterránea.

Tal y como se explica con mayor detalle en el siguiente apartado, la nueva propuesta del Ministerio de Fomento se tradujo en un estudio informativo del año 2002 y un posterior estudio complementario del año 2005, siendo este último sobre el que se formula la correspondiente declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento es a su vez el promotor y el órgano sustantivo de la actuación.

2. Tramitación:

2.1 Antecedentes: La memoria resumen correspondiente al tramo entre Barcelona y la frontera francesa fue remitida por el promotor al órgano ambiental en diciembre de 1993, trasladando este último al promotor el resultado de las consultas el 7 de octubre de 1994. El estudio informativo salió a información pública mediante anuncio en el BOE de fecha 13 de noviembre de 1998. En dicho estudio se propuso como solución una variante exterior a la ciudad de Girona con una longitud de 10,1 Km. y un «by-pass» de 12,1 Km. con acceso a la actual estación.

Posteriormente y a propuesta del Pleno del Ayuntamiento de Girona, el Ministerio de Fomento decidió analizar nuevas alternativas para el acceso a la ciudad entre los municipios de Vilobí D'Onyar y Sant Julià de Ramis, constituyéndose una Comisión de Seguimiento del Ferrocarril en Girona el 17 de mayo de 2001. Como consecuencia del nuevo planteamiento se redactó el Estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis», publicándose en el BOE del 19 de octubre de 2002 el anuncio por el que dicho estudio informativo se sometía al trámite de información pública. Previamente, el 5 de septiembre de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento comunicó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (en adelante, DGCEA) del Ministerio de Medio Ambiente que se iniciaba un nuevo estudio informativo.

La solución que se presentaba para el tramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis en el estudio informativo del 2002 consistía en la penetración de las vías generales en Girona, utilizando el corredor ferroviario existente y aprovechando para soterrar ambas líneas (alta velocidad y convencional). Dicha solución implicaba la demolición de un viaducto existente y la construcción de una nueva estación subterránea que sería empleada por las dos líneas, las cuales continuarían bajo la superficie hasta la salida de la ciudad.

Paralelamente, la declaración de impacto ambiental del tramo Barcelona-Frontera Francesa, que no contemplaba por tanto el tramo de la ciudad de Girona, fue publicada en el BOE con fecha 26 de septiembre de 2001.

Con fecha de 19 de julio de 2004 el órgano ambiental (Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente) remitió al promotor y órgano sustantivo (Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento), un escrito en el que se le emplazaba a realizar un nuevo Estudio de impacto ambiental, por los siguientes motivos: Necesidad de comparación de varias alternativas (al menos la solución del estudio de 2002 con las del primer planteamiento de 1998 del

tramo «Barcelona-frontera francesa»); necesidad de realización de varios estudios complementarios (básicamente: estudio hidrogeológico, de vibraciones y ruido y de posibles afecciones a la población y al patrimonio cultural).

Posteriormente y durante la elaboración de los estudios, surgen nuevas propuestas de trazado cuyo estudio y análisis da lugar a dos nuevas alternativas, las cuales llevan a la redacción de un nuevo estudio informativo: «Estudio informativo complementario línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis», publicándose en el BOE del 30 de diciembre de 2005 el anuncio por el que dicho estudio informativo complementario se sometía al trámite de información pública.

2.2 Tramitación actual: La Declaración de Impacto Ambiental que se formula se refiere al último estudio informativo mencionado, que se sometió a información pública tras su publicación en el BOE del 30 de diciembre de 2005.

El Estudio de Impacto Ambiental del estudio informativo complementario incluye los estudios complementarios que tal y como se ha mencionado anteriormente el órgano ambiental solicitó del órgano sustantivo en julio de 2004, a los que hay que añadir tanto el estudio de ubicación de vertederos, que también le fue solicitado previamente, como un resumen de la comparación y evaluación ambiental de las dos alternativas sobre las que la DGCEA del Ministerio de Medio Ambiente solicitó de la DGF del Ministerio de Fomento que fueran evaluadas en un nuevo Estudio de Impacto Ambiental (en adelante, «EsIA»).

El expediente de información pública conteniendo copia de las alegaciones se remite a la DGCEA para formular la correspondiente DIA el 19 de mayo de 2006.

3. Descripción del proyecto.—La actuación está incluida en el Anexo 1, grupo 6, apartado b), de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación del Impacto Ambiental.

El objeto del estudio informativo complementario es la selección de la solución más idónea para el tramo de la línea de alta velocidad (LAV) Barcelona-Frontera francesa a su paso por la ciudad de Girona, en concreto entre las poblaciones de Vilobí D'Onyar y Sant Julià de Ramis. El estudio propone para ello el soterramiento de la LAV y al mismo tiempo el de la línea de ancho ibérico actualmente en uso, así como la construcción de una nueva estación de viajeros subterránea que sea utilizada por ambas líneas. Se analizan dos soluciones, la «alternativa 1» y la «alternativa 2». La primera de ellas coincide con la solución que se proponía en el estudio informativo del año 2002. En ambos casos se proponen soluciones tanto para el trazado de la LAV como para el de la línea actual (ancho ibérico).

En el apartado de «Análisis y selección de alternativas» se ofrecen más detalles sobre el proyecto.

4. Descripción del Medio y Factores ambientales relevantes.—La zona está caracterizada por ser eminentemente un llano entre las zonas montañosas de Guillerries y Gavarres, aunque presenta pequeñas diferencias de relieve que están ligadas a la geomorfología del sustrato. Así, el trazado discurre en primer lugar (más al sur) por depósitos de arcosas y arcillas de la cuenca de La Selva, posteriormente (zona de la ciudad de Girona) por depósitos fluviales del río Ter, llanuras de inundación y terrazas cuaternarias y, finalmente (más al norte, en la zona de la pequeña colina de Montjuïc), por relieves montañosos de calizas, margas y areniscas.

El trazado discurre por espacios con una marcada influencia fluvial, principalmente de los ríos Ter y Onyar que, junto al río Güell (a su paso por Girona es un pequeño arroyo que además ha sido canalizado en parte de su recorrido), pertenecen a la Cuenca del Ter. En los alrededores de la ciudad de Girona los materiales de esta cuenca son semipermeables, con tendencia a la impermeabilidad, lo que conlleva un deficiente drenaje que se ha traducido en algunas inundaciones históricas en la ciudad. La actuación proyectada se dispone principalmente sobre el acuífero del sistema aluvial del río Ter («aluvial del Ter»).

La vegetación potencial de la zona de estudio, básicamente de clima mediterráneo y caracterizada por la presencia de encinares, alcornoques y quejigales, así como por choperas ligadas a los cauces de los ríos Ter y Onyar, se ve muy alterada en la zona de estudio. En la actualidad los principales bosquetes de vegetación seminatural están constituidos por relictos de las mencionadas formaciones que se mezclan con una mayor dominancia de coníferas. Se encuentran fundamentalmente en las zonas donde comienza el trazado y donde termina, alternándose, especialmente en la primera, con terrenos dedicados a cultivos y en menor grado a ganadería. La zona intermedia del trazado está más influenciada por la presencia de zonas urbanizadas y de terrenos carentes de vegetación, con la excepción de parques y jardines como son el Parque de La Devesa.

En relación con la fauna también ésta se encuentra muy condicionada por el hecho de que la zona de estudio se encuentre muy antropizada, urbanizada, cultivada y atravesada por diversas infraestructuras lineales

de importancia. Responde en general al patrón de una comunidad mediterránea sensiblemente empobrecida y con un alto peso específico de especies generalistas, si bien, la combinación de ambientes antrópicos con otros naturales o seminaturales, representados fundamentalmente por las riberas de los ríos y por los bosquetes que aún permanecen en la zona inicial del trazado y en la final, permite el mantenimiento de una interesante diversidad faunística.

En relación a los ruidos, aparte de los que generan los núcleos urbanos presentes en la zona (la ciudad de Girona es la más grande, con una población que ronda los 50.000 habitantes) y las actividades a ellos asociadas, las principales fuentes de contaminación acústica poseen focos lineales y provienen de la autopista AP-7, la nacional N-II y el ferrocarril Barcelona-Portbou.

El patrimonio cultural en la zona de estudio se encuentra bien detallado en el EsIA, donde se relacionan un buen número de bienes culturales de interés nacional, yacimientos arqueológicos, etc. El estudio de vibraciones y ruido del estudio informativo indica que la actuación no afectará al patrimonio cultural del casco antiguo de la ciudad de Girona, cercano al trazado del nuevo túnel de la línea convencional (ancho ibérico) y donde se encuentran un gran número de bienes culturales de interés nacional. Otros elementos que son destacados en el EsIA son los bienes etnográficos «Molí de Xuclá» (molino hidráulico) y «Font de Can Nadal», así como varias masías históricas que, como en el caso de «Mas Figueres» (término municipal de Aiguaviva), han justificado algunas de las variaciones en el trazado que son propuestas en las distintas alternativas.

4.1 Afeción a Red Natura y a otros espacios protegidos: El trazado transcurre directamente por un único espacio protegido, el LIC «Riberes del Baix Ter» (ES5120011). Constituido por el río Ter y sus riberas, además se relaciona con la propuesta de ampliación de la Red Natura 2000 (LIC Riu Llémena-Ter: ES5120020-2). En el Estudio de Impacto Ambiental se señala que, dado que el trazado cruza en túnel bajo este espacio, si se tienen en cuenta las medidas preventivas y correctoras adecuadas para no afectar al acuífero en ese punto, la actuación no debería suponer para el espacio protegido ninguna afeción.

Otro espacio protegido, «Les Gavarres», también LIC y además perteneciente a la Red del Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de Cataluña, se encuentra fuera de la zona del trazado pero a escasos cien metros de la salida del túnel de la línea convencional, junto a la montaña de Montjuïc.

Algo más alejado de la zona del proyecto, concretamente a varios kilómetros del inicio del trazado y al oeste del aeropuerto de Girona, se encuentra el volcán de la Crosa, incluido también en el PEIN de Cataluña. Relacionado con la importante zona volcánica de la provincia de Girona, representada fundamentalmente por la zona de La Garrotxa, es especialmente importante por el tamaño del cono volcánico, que llega a los 1.250 m de diámetro. La principal relación de este espacio con el proyecto se encuentra en el hecho de que forma parte del corredor faunístico «Onyar-Volcán de la Crosa», perteneciente a la red de corredores faunísticos determinada por la Generalitat.

5. Análisis y selección de alternativas.—El estudio informativo incluye dos únicas alternativas, con ligeras variaciones en el trazado en planta y alzado así como en la longitud de los túneles, lo que se traduce a su vez en calendarios de obra distintos.

Alternativa 1: Se caracteriza porque primero se realizan las actuaciones sobre la línea convencional, reponiéndose el servicio en la misma antes de demolerse el viaducto y construirse la línea de alta velocidad,

lo que supone un retraso en la puesta en funcionamiento de ésta última. Al igual que en el caso de la alternativa 2 el trazado de la LAV comienza junto al aeropuerto de Girona, continúa sobre la Autopista AP-7 mediante viaducto, bordea el polígono industrial de Fornells de la Selva, sigue cerca de las vías de ancho ibérico hasta llegar a la estación de mercancías. Continúa entre pantallas a la izquierda de las vías actuales hasta la nueva estación de viajeros, que se plantea con el mismo emplazamiento que la actual (que coincide con el tramo situado en el viaducto) pero subterránea. Al salir de la estación continúa en túnel con escudo, atravesando así el Parque de la Devesa y el río Ter, sale al exterior antes del cruce con la AP-7 y atraviesa ésta por un paso inferior de 440 m, siguiendo con otro túnel posterior de 230 m en la zona del Bosquet de Can Tomás.

En cuanto a la línea de ancho ibérico, se plantea su soterramiento una vez realizada la conexión con la cabecera norte de la estación de mercancías, siguiendo por el corredor actual hasta la zona de la Plaza de Salvador Dalí, justo antes del comienzo del actual viaducto, continuando ocupando la zona ajardinada a la derecha de las vías hasta la nueva estación. A partir de ahí cruza mediante túnel con escudo el río Onyar, para después seguir bajo la montaña de Montjuïc y enlazar con la vía actual al salir el túnel en una zona situada entre los barrios de Montjuïc y Pont Major.

Alternativa 2: A diferencia de la otra alternativa en este caso se realizan primero las actuaciones sobre la LAV, sin suspenderse el servicio de la actual línea, soterrándose posteriormente ésta última. El trazado de la LAV coincide con el de la alternativa 1 hasta pasado el cruce de la AP-7, donde comienza la principal diferencia de trazado. Es en ese momento cuando se curva ligeramente hacia el Oeste para alejarse del entorno de la masía histórica de Mas Figueres. Más adelante y mediante una contracurva se recupera el trazado en la reserva de suelo de la LAV en la zona del polígono de Fornells de la Selva. Pasada la estación de mercancías se sitúa junto al trazado de la vía actual, comenzando el soterramiento de ambas líneas con una sección cubierta entre pantallas primero y una sección en túnel mediante tuneladora después, con una longitud de 1180 m hasta la nueva estación de viajeros, que a diferencia de la alternativa 1 se plantea al Oeste de la actual, ocupando el espacio de la actual estación de autobuses, de modo que no se interrumpa el funcionamiento de la actual estación de tren. Después de la estación el trazado gira hacia el noroeste y pasa bajo la Devesa y el río Ter, mediante un túnel de 4680 m realizado con tuneladora y que sale al exterior más allá del cruce con la AP-7 donde, tras un corto tramo en superficie, continúa con otro nuevo túnel en la zona de Montagut.

En cuanto al tratamiento de la línea convencional en la alternativa 2, tiene su origen después de la estación de mercancías, tras cruzar el paso superior de acceso a la AP-7, discurriendo el trazado (en túnel) por el corredor actual hasta la calle Martí Saureda, a partir de donde se separa de dicho corredor y por tanto del túnel de la LAV ejecutado con tuneladora. Posteriormente el túnel de la línea convencional se sitúa, al igual que el de la LAV, al oeste de la plataforma actual, para alcanzar juntas la situación de la futura estación de Girona. Al salir de ese punto se sitúa junto al viaducto existente, cruzándolo y discurriendo (continúa en túnel) paralelo al mismo. Cruza el río Onyar y se adentra bajo la montaña de Montjuïc, enlazando con la vía actual a la salida del túnel entre los barrios de Montjuïc y Pont Major.

A continuación se muestra una tabla resumen con las principales características de ambas alternativas:

Alternativa		Longitud total (m)	N.º túneles (long.)	N.º viaductos (long.)	N.º Pasos (permeabilidad)
1	Alta velocidad	17.308 m	2 (3.060; 770 m)	1 (144 m)	12
	Ancho ibérico	5.353 m	1 (3.480 m)		
2	Alta velocidad	17.280 m	3 (1.180; 4.680 y 680 m)	2 (144 m y 150 m)	10
	Ancho ibérico	5.381 m	1 (2.360 m)		

En resumen la alternativa 2, discurre más en túnel que la 1, su trazado no pasa por debajo del casco antiguo de la ciudad de Girona, afecta en menor grado a la masía histórica de Mas Figueres e implica una menor duración de las obras, lo que supone una ventaja en aras de no retrasar la apertura de la línea Barcelona-Frontera francesa.

6. Análisis del proceso de evaluación.

6.1 Fase de consultas e impactos iniciales significativos: En esta fase, correspondiente a todo el tramo Barcelona-Frontera francesa, no se

ha detectado ningún aspecto ambiental significativo en lo que respecta al tramo de esta actuación (Vilobí de Onyar-Sant Julià de Ramis).

6.2 Estudio de Impacto Ambiental.

6.2.1 Análisis de los impactos significativos y de las medidas correctoras.

De cara al análisis de los impactos, el EsIA divide los dos trazados propuestos en el estudio informativo en cuatro sectores, que son los siguientes:

		Sector I		Sector II		Sector III a		Sector III b	
		Pk-i	Pk-f	Pk-i	Pk-f	Pk-i	Pk-f	Pk-i	Pk-f
1	L.A.V.	0+0.000	7+000.000	7+000.000	10+680.000	10+680.000	17+308.299	-	-
	L. conv.	-	-	0+0.000	2+500.000	-	-	2+500.000	5+353.092
2	L.A.V.	0+0.000	7+010.000	7+010.000	10+700.000	10+700.000	17+330.000	-	-
	L. conv.	-	-	0+0.000	2+490.000	-	-	2+490.000	5+381.033

Como resultado de la combinación de los distintos sectores (I; II; IIIa y IIIb) de las dos alternativas surgen otras dos nuevas, considerándose otras combinaciones técnicamente inviables:

Alternativa 3: Sector I de la Alternativa 1 y resto de sectores de la Alternativa 2.

Alternativa 4: Sector I de la Alternativa 2 y resto de sectores de la Alternativa 1.

6.2.1.1 Valoración de los impactos para las alternativas base (1 y 2). Medidas preventivas y correctoras. Estudios complementarios realizados.

Impactos sobre la geomorfología: Es uno de los aspectos que más se ven afectados por el proyecto, especialmente como consecuencia del movimiento de tierras durante la fase de construcción: modificación del terreno; inestabilidad de laderas, etc. El impacto es significativo y globalmente es considerado en el EsIA como moderado-severo, si bien el proyecto propone una compensación de tierras entre los diferentes sectores de todas las alternativas para reducir levemente la capacidad final de vertedero.

En el sector I la alternativa 2 deja un volumen para vertedero ligeramente menor al de la alternativa 1, si bien la alternativa 1 conlleva taludes de desmonte y terraplén de menor magnitud, lo que al final se traduce en la valoración del impacto como compatible-moderado para la alternativa 2 y compatible para la 1.

Es EsIA propone una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos sobre la geomorfología y que, como todas las señaladas en el mismo, habrán de ser un requisito indispensable para el promotor y para el contratista ejecutor de las obras.

Así, se contempla la previsión de los movimientos de tierras y una selección de canteras y vertederos, incluyéndose un estudio de ubicación de vertedero, que habrá de servir para garantizar, tanto la selección de las zonas prioritarias para los préstamos y los vertidos de tierras, como el descarte de aquellas zonas que puedan implicar la afección a terrenos con alto valor ecológico. El EsIA menciona el interés en la utilización de canteras en explotación tanto para el préstamo como para el vertido, lo que sintoniza con el principio de restauración integrada promovido por la el Departamento de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma. Los titulares de las canteras habrán de cumplir los requisitos legales impuestos por la legislación estatal y autonómica, lo que implica al menos la obligación de llevar a cabo su restauración. En caso contrario, el contratista habrá de asegurarse que realiza los vertidos en vertederos autorizados y que posee un proyecto de restauración del área afectada.

Otras medidas mencionadas por el EsIA son, entre otras, la estabilización de los taludes y terraplenes y su restauración, acondicionando el relieve y vegetando su superficie.

Impactos sobre el suelo: Consecuencia principalmente de la desaparición de suelo fértil en los lugares por donde discurre la traza, el impacto varía de unos sectores a otros en ambas alternativas, si bien es el peor de los casos el EsIA lo contempla como moderado. El impacto es algo mayor para la alternativa 1 respecto de la 2 como consecuencia de una menor longitud de túnel.

El EsIA incluye como medidas preventivas y correctoras en primer lugar el evitar los suelos más fértiles y en segundo lugar su recogida y acopio para posterior utilización en la restauración de la capa vegetal.

Impactos sobre la red de drenaje superficial

Son consecuencia principalmente de la interceptación de cauces superficiales durante las obras, que en algunos casos deben ser desviados. En menor medida también de la contaminación de las aguas. El río Güell es el cauce más importante afectado, aunque en un tramo corto y muy urbano, que además el estudio informativo plantea restaurar. El impacto es considerado moderado.

El impacto es algo menor en el caso de la alternativa 2 también porque discurre más por túnel que la alternativa 1.

En este aspecto del medio son muy importantes las medidas preventivas, que tal y como señala el EsIA, ya han de venir definidas en la fase de diseño previa a la construcción. Esta importancia radica en que, tal y como se describe en el apartado 4, la actuación tiene lugar en zonas con una marcada influencia fluvial, con unos niveles piezométricos del acuífero del Ter muy cercanos a la superficie.

El Estudio informativo incluye un estudio de hidrología y drenaje, así como un estudio hidrogeológico. Dichos estudios sirven para determinar las actuaciones necesarias para la protección de las aguas superficiales y subterráneas y sus conclusiones habrán de ser condiciones para el promotor y contratista de las obras. Para el primer caso se contemplan principalmente una serie de obras de drenaje y medidas para evitar el efecto barrera y otras afecciones a los cauces, además de la restauración de los que inevitablemente sean afectados por las obras. Como ya se ha mencionado, el promotor se compromete a restaurar el tramo del río Güell afectado.

Impactos sobre la red de drenaje subterránea: Existe un mayor riesgo de impacto para las aguas subterráneas que para las superficiales, dado que muchas de las actuaciones que se plantean implican trabajos bajo la superficie del terreno, incluidas las obras de construcción de túneles bajo los cauces de ríos con caudales importantes, como es el caso del Ter o el Onyar. También hay muchos desmontes en zonas donde los niveles piezométricos del acuífero se encuentran muy cerca de la superficie. Los impactos que se pueden generar son consecuencia del posible efecto pantalla (por interrupción del flujo del agua), el efecto dren (por ejemplo por filtraciones en los túneles), la afección directa a pozos o la contaminación de aguas subterráneas. Para ambas alternativas el impacto sólo es considerado severo en el sector II, siendo además compensado con las medidas correctoras que se plantean en el EsIA. En el resto de sectores el impacto es compatible o moderado para ambas alternativas.

El EsIA incluye una serie de medidas preventivas y correctoras al respecto, conducentes sobre todo a evitar los impactos por efecto pantalla (mediante varios by-pass) y efecto dren (mediante las necesarias obras de impermeabilización en los túneles y pantallas).

Impactos sobre la vegetación: Se dan principalmente en la fase de construcción y como consecuencia de la pérdida de vegetación como consecuencia de la ocupación del suelo y el despeje y desbroce de la misma. El Estudio Informativo contiene un estudio de vegetación que incluye su cartografiado en la zona de actuación. El EsIA analiza los impactos por sectores, siendo en el sector I y para ambas alternativas donde el impacto es mayor (moderado-severo), mientras que en el resto es caracterizado como compatible-moderado.

En general el impacto es algo menor para la alternativa 2 por discurrir el trazado más en túnel.

El EsIA incluye una cartografía de la vegetación natural y de los espacios agrícolas. También incluye una propuesta de medidas preventivas y correctoras que se refieren fundamentalmente a prevenir el daño las comunidades vegetales más interesantes y a la restauración y revegetación de las áreas que inevitablemente sean degradadas durante las obras, primando el uso de especies autóctonas y la selección de planta del lugar.

Impactos sobre la fauna: Los principales impactos en la fase de construcción son debidos a la afección directa a hábitats faunísticos de interés y al aislamiento biológico consecuencia del efecto barrera característico de una infraestructura lineal de este tipo. En la fase de explotación se considera que habrá impactos como consecuencia de la circulación de los trenes, por atropellos; impactos de ornitofauna contra la catenaria; ruidos; etc. El EsIA considera que en el sector I el impacto es y en el resto de los sectores compatible o nulo-compatible.

De nuevo, la alternativa 2 sale beneficiada respecto a la 1, por los mismos motivos mencionados en el apartado anterior.

El EsIA incluye como medidas preventivas y correctoras en la fase de diseño y de construcción la conservación de hábitats interesantes para la fauna; la minimización de las molestias y la inclusión de los necesarios pasos de fauna que aseguren la permeabilidad biológica de la estructura. A este respecto y con independencia de las modificaciones que más adelante incluye la información complementaria presentada por el promotor, el EsIA contempla que la distancia máxima entre los pasos de fauna sea de 500m, ello contabilizando todos los puntos aptos para el tránsito efectivo de la fauna, sean estructuras específicas para ese fin o no. No obstante, el EsIA también incide en la dificultad para que los pasos de fauna así garantizados sean suficientes para la especie más exigente, añadiendo que finalmente se espera se llegue a un compromiso entre las posibilidades reales que permita el proyecto, la estructura de los hábitats y la composición faunística del lugar. Entre los pasos de fauna específicos se

menciona la adecuación de drenajes de obra y pasos inferiores, así como el diseño de viaductos adecuado para tal fin.

Impactos sobre el paisaje: Básicamente son debidos a los cambios en el relieve y a la intrusión visual de una nueva infraestructura. Al valorar los impactos sobre el paisaje el EsIA ha considerado también los impactos positivos como consecuencia de la eliminación del viaducto por el que discurre la línea actual, que además es soterrada en buena parte de su recorrido por la ciudad de Girona. El EsIA analiza los impactos por sectores y los considera mayoritariamente compatibles e incluso nulos (es el caso de aquellos tramos que discurren en túnel), caracterizándolos únicamente algo más negativos en el sector I y como consecuencia de que el trazado atraviesa algunos paisajes de calidad alta con una vegetación natural bien conservada.

De nuevo se considera que en general la alternativa 2 es algo más beneficiosa que la 1, a pesar de que para el sector I el impacto sobre el paisaje es considerado moderado-severo por plantear un mayor número de terraplenes y desmontes.

Las medidas preventivas y correctoras que menciona el EsIA se resumen en la adecuada integración paisajística de todas las estructuras que se construyen.

Impactos sobre la población y la estructura territorial: Tal y como señala el EsIA una obra de esta magnitud implica molestias inevitables para la población, especialmente durante la fase de obras. En este caso los impactos negativos (temporales durante las obras o permanentes en explotación) son consecuencia principalmente de la disminución de la permeabilidad transversal a la vía por un lado y de los ruidos y las vibraciones ocasionados por otro. Se considera también que hay impactos positivos como consecuencia de la disminución en explotación de las mencionadas molestias cuando la actual vía en superficie sea soterrada y por tanto liberado el espacio que ocupa. En general el impacto es considerado compatible-moderado e incluso nulo en alguno de los sectores, siendo tan sólo considerado severo o moderado-severo para el sector II, que es cuando el trazado atraviesa por el núcleo urbano de Girona.

La alternativa 2 resulta de nuevo más favorable que la 1 debido principalmente a la duración de las obras, que en el segundo caso es significativamente mayor. También por discurrir más en túnel las emisiones sonoras son menores en explotación y la permeabilidad transversal mayor.

Las medidas preventivas y correctoras se refieren principalmente a dos aspectos: Primero, el asegurar la permeabilidad transversal de la estructura mediante los pasos necesarios (el Estudio informativo incluye planos donde se especifican estos pasos para las dos alternativas planteadas) y segundo el prevenir los impactos sobre la población por ruido y vibraciones. De cara a esto último el Estudio Informativo incluye un estudio de ruidos y vibraciones, que ha sido posteriormente ampliado con la información complementaria que ha enviado el promotor. A partir de dicho estudio, que incluye unos planos de propagación sonora, se determinan los tramos donde es necesario instalar pantallas antirruído, que evitarán las molestias a las zonas habitadas más próximas a la línea en la fase de explotación.

Otras medidas son obvias y comunes en muchas obras en la fase de construcción, como son la prevención de la contaminación por la producción de polvos y otros contaminantes atmosféricos o el alejamiento de las maquinarias más ruidosas de las zonas más pobladas.

El EsIA remarca también la necesidad de cumplir la legislación específica que resulte de aplicación y en concreto lo dispuesto por la ordenanza municipal-tipo reguladora de ruido y vibraciones, aprobada mediante resolución del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya de 30 de octubre de 1995.

Impactos sobre la actividad económica: El EsIA señala de nuevo la dificultad para valorar los impactos sobre una actividad cuando éstos no son sólo negativos sino también positivos, como es el caso (por generación de empleo durante las obras y aumento de en la demanda de servicios). Basándose en la pérdida de terrenos productivos (forestal, agrícola e industrial) el EsIA valora los impactos en los diferentes sectores, considerándolo severo o severo-moderado tan sólo en el caso del Sector II y como consecuencia del tejido industrial afectado. En el resto de los sectores el impacto es considerado moderado, compatible o incluso nulo.

La alternativa 2 resulta algo más favorecida que la 1 por presentar mayor longitud en túnel.

Impactos sobre el urbanismo: Tal y como señala el EsIA, aunque ambas alternativas implican algunas alteraciones en los planeamientos urbanísticos de las zonas por las que discurre la línea de ferrocarril, en general el impacto en los diferentes sectores es considerado moderado, compatible e incluso nulo debido principalmente a que el trazado de la LAV discurre en gran medida por la reserva de suelo que la Generalitat de Catalunya previó con anterioridad.

Tan sólo en el sector I la alternativa 2 implica un ligero alejamiento de la reserva de suelo mencionada, motivo por el que el impacto es valorado como moderado-severo.

Impactos sobre el patrimonio cultural: El EsIA hace la valoración de los impactos para las dos alternativas y no encuentra impactos destaca-

bles. Tan sólo en el sector I y para la alternativa 1 (donde el impacto se considera moderado-severo) el trazado discurre algo más cerca de la masía histórica de «Mas Figueres», teniendo que ser derribada una edificación agrícola contigua. También en el caso de la alternativa 1 el trazado discurre más cerca de los bienes etnográficos de «Molí de Xucla» «Font de Can Nadal», con un mayor riesgo de afección indirecta.

Como primera medida preventiva para evitar impactos al patrimonio cultural se plantea la correcta inventariación de los bienes del patrimonio arqueológico, cultural (bienes de interés nacional; etc.) y etnográfico, la cual ha sido incluida en el EsIA. La siguiente medida que se propone es, durante la fase de construcción, el jalonamiento de los bienes en las zonas cercanas a las obras y que en concreto para la alternativa 2 habrán de ser el bien cultural de interés nacional «Torre de Guaita o de Bac i Basset» y el yacimiento arqueológico de «Can Rossinyol».

Impactos sobre los espacios protegidos: El EsIA señala que ninguna de las alternativas afecta directamente a espacios naturales protegidos, considerándose el impacto nulo en todos los sectores. Aún así, en ambos casos y en el sector III, por un lado se intercepta el cauce del río Ter (LIC), que es previsible no se vea afectado debido a que es atravesado en túnel y por otro el trazado de la nueva línea convencional sale a la superficie después de un tramo en túnel muy cerca del Espacio protegido de «Les Gavarres» (LIC y red-PEIN), que tal y como señala el EsIA no debería sufrir alteraciones si se tienen en cuenta una serie de medidas correctoras y preventivas.

El EsIA incluye una cartografía específica donde se localizan sobre el plano todas las medidas preventivas o correctoras mencionadas anteriormente: situación de los taludes de desmonte y terraplén a revegetar; situación de las pantallas acústicas; restauración de cauces desviados; jalonamiento de elementos culturales; etc.

6.2.1.2 Valoración de impactos para las nuevas alternativas planteadas por el EsIA (3 y 4). Conclusiones de la valoración de impactos.

Tal y como se ha señalado en los apartados anteriores, en general la alternativa 2 es mejor valorada en el EsIA que la alternativa 1. Esto es debido a que en los sectores II, IIIa y IIIb en general los impactos son menores para el caso de la alternativa 2.

Para el sector I en cambio el EsIA da la misma valoración global a ambas alternativas, debido a que para determinados aspectos del medio la valoración es más favorable para una de las alternativas y para otros ocurre lo contrario.

Por este motivo el EsIA llega también a la conclusión de que la alternativa 4 es la menos favorable de las 4 y la alternativa 3 es equivalente desde el punto de vista de la valoración de los impactos a la alternativa 2.

En resumen, desde el punto de vista medioambiental, si bien el EsIA explica que los impactos no son muy diferentes para el caso de las 4 alternativas (el valor cualitativo global es «compatible-moderado» para las 4), para la mayoría de los aspectos analizados los impactos resultan algo más negativos para las alternativas 1 y 4 (el valor cuantitativo global es aproximadamente un 13% menor), por lo que concluye que las alternativas 2 y 3, a las que da el mismo peso global, son las más favorables desde el punto de vista de la integración ambiental.

6.2.3 Tratamiento del análisis de alternativas: El Estudio Informativo incluye una comparativa de las 4 alternativas planteadas en el EsIA desde el punto de vista, no sólo del Impacto Ambiental, sino también de la Geología y Geotecnia, de los tiempos de recorrido y de la valoración (costes), obteniéndose finalmente la siguiente matriz de comparación homogeneizada:

Criterios	Valoración de los criterios (1-100)			
	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
Impacto Ambiental	87.0	100.0	100.0	87.0
Geología y Geotécnia	66.5	70.0	70.0	66.5
Tiempos recorrido	60.0	56.0	56.0	59.9
Valoración	50.0	44.2	44.9	47.5
TOTAL	263.5	270.2	270.9	260.9

De este modo se llega de nuevo a la conclusión de que, si bien las cuatro alternativas obtienen una valoración global semejante, salen más favorecidas las alternativas 2 y 3, que son planteadas por el promotor como igualmente viables.

6.3 Fase de información pública: El anterior estudio informativo (año 2002) de este tramo también tuvo su fase de información pública y es interesante señalar que el estudio informativo complementario del año 2005 da respuesta a muchas de las alegaciones presentadas por particulares y administraciones públicas, como son por ejemplo el cambio de trazado para evitar afecciones a la masía histórica de Mas Figueres, a

la zona de «Font de Can Nadal» o al casco histórico de Girona; algunos pasos que mejoran la permeabilidad transversal de la infraestructura; nuevos estudios de afección a las aguas superficiales y subterráneas, de obras de drenaje, de reconocimiento del patrimonio cultural o de ruidos y vibraciones.

En relación con la fase de información pública del estudio informativo complementario del 2005, el promotor realiza un informe como respuesta a las alegaciones que es recibido en el Ministerio de Medio Ambiente el 11 de mayo de 2006 y el expediente con las propias alegaciones el 19 de mayo de 2006.

Se reciben un total de 2145 alegaciones, 14 correspondientes a organismos oficiales; 4 a asociaciones políticas, 13 a asociaciones particulares y 47 a particulares individuales. Respecto a las alegaciones particulares una de ellas es presentada conjuntamente por las asociaciones de vecinos de Pont Mayor y la de Montjuic, con un número total de 2055 alegantes. En cuanto a las de organismos oficiales han sido recibidas las siguientes: Generalitat de Catalunya (Consejería de Política Territorial y Obras Públicas); Diputación de Girona; Consell Comarcal del Girones y Ayuntamientos de: Girona; Aiguaviva; Riudellots de la Selva; Sarrià de Ter; Salt; Sant Julià de Ramis; Fornells de la Selva; Vilablareix y Sant Gregori. A continuación se incluyen algunos aspectos ambientales significativos de la fase de información pública y las correspondientes respuestas de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento:

La Generalitat de Catalunya (Departamento de Política Territorial y Obras Públicas) considera más adecuada la alternativa 2 y se refiere a ella para hacer sus alegaciones. Hace alusión a un mal ajuste al terreno existente en el sector I, proponiendo el paso bajo debajo de la autovía A-2. Propone también que las pendientes de 18 % se reduzcan; una reconsideración del trazado a su paso por la estación de mercancías de RENFE; una estación de autobuses provisional durante las obras de la nueva estación de tren y determinadas medidas de seguridad en la obra.

La Dirección General de Ferrocarriles indica que el trazado en planta de la alternativa 2 se ajusta a la reserva de suelo hecha anteriormente por la Generalitat y que tan sólo se modifica ligeramente para evitar afecciones a «Mas Figueres» y que evita también la afección tanto al actual como al nuevo polígono industrial de Fornells. En cuanto al cruce con la A-II justifica la imposibilidad para hacerlo por debajo principalmente en los problemas de drenaje que se darían. Las pendientes justifica (se incluye un estudio de marchas) que son las adecuadas para el tipo de línea y cómo difícilmente podrían reducirse sin implicar cambios inviables para el soterramiento de los trazados. Indica también que el paso junto a la estación de mercancías propuesto en la alegación supondría problemas de drenaje por la concentración del agua en la zona de la estación; que en el proyecto constructivo se planteará una estación de autobuses provisional y que en el mismo se contemplarán todas las medidas de seguridad necesarias.

El Ayuntamiento de Girona indica que la alternativa 2 es también la que más les satisface. Propone algunos ajustes al trazado en los sectores I, II y IIIb. Los comentarios para los dos primeros sectores coinciden en parte con los del alegante anterior, por lo que se omiten los comentarios similares del promotor. Para el sector IIIb se propone desplazar la boca del túnel de salida de la línea convencional a la propuesta en el estudio informativo del 2002, sugiriendo que el promotor elija una técnica adecuada para la construcción del túnel, como puede ser la construcción del mismo mediante métodos tradicionales en lugar de con tuneladora, para así evitar los problemas geotécnicos en dicha fase de construcción. Por otro lado, se hacen consideraciones específicas sobre la planificación de las obras, mencionando el interés en que se construya antes el túnel de la línea convencional que el de la L.A.V. Se hacen indicaciones a su vez en relación con la afección a la red viaria y los servicios públicos, de modo que se afecte lo menos posible al funcionamiento normal de la ciudad. También, acerca de las interacciones con el planeamiento urbanístico y de la nueva estación de ferrocarril, de la que se menciona que deberá integrarse en el espacio existente y permitir la continuidad de las calles de la Creu y de Tomás hasta Rafael Masó. Para todo ello se adjuntan planos.

La Dirección General de Ferrocarriles insiste en que en el estudio informativo complementario no se contempla la eliminación de la estación de mercancías, algo prácticamente inevitable para satisfacer parte de las peticiones del ayuntamiento en relación con el planeamiento urbanístico en el sector II. Para resolver la conexión de la calle Sarrià de Ter con la glorieta de Mas Gri, cruzando la línea de ferrocarril convencional, el promotor hace alusión a dos posibles soluciones, acompañando su contestación con unos planos de las mismas.

En relación con el punto de salida del túnel de la línea convencional (Sector IIIb), el promotor insiste en que la salida propuesta está fuertemente condicionada por problemas geotécnicos, en un terreno con calizas con un alto grado de karstificación y con una presencia de agua importante. Se refieren a los problemas que se prevé se encontrarían en el caso de situar la boca del túnel tal y como se planteó en el estudio informativo del 2002 y se menciona que dichos problemas se podrían encon-

trar no sólo en la fase de construcción sino también durante la explotación y mantenimiento (se habla de la posible afección a la durabilidad estructural del túnel).

En relación con la planificación de las obras justifican la construcción en primer lugar del túnel de la LAV por motivos técnicos y de mayores molestias en la actividad de la ciudad y, especialmente, por que así se evita el retraso en la construcción del tramo general de la línea Barcelona-Frontera Francesa. Explica también que en la construcción de la nueva estación de tren de Girona se procurará evitar al máximo la afección a las zonas indicadas.

El Ayuntamiento de Aiguaviva presenta junto a su alegación un estudio encargado por el CILMA («Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient de les comarques de Girona»): «Informe-Estudio comparativo entre la propuesta CILMA y el Estudio Informativo Complementario de la LAV. Tramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis». La mencionada propuesta CILMA se refiere a la «Propuesta de mejora de la línea de alta velocidad, tramo Riells i Viabrea-Frontera francesa», aprobada previamente por los distintos ayuntamientos del CILMA afectados por el trazado de la línea de alta velocidad (en toda la provincia), en diferentes acuerdos municipales entre mayo y junio de 2005. El mismo estudio es presentado o citado por otros ayuntamientos alegantes.

Este Ayuntamiento se opone a las alternativas propuestas por el promotor, aludiendo principalmente a la fragmentación del territorio que conllevan. Solicita la adopción de los trazados propuestos por el CILMA en esta zona, dando preferencia a la solución «propuesta 1» frente a la «propuesta 2». En caso contrario se propone la elección de las alternativas 2 o 3 modificadas, a las que se refiere también el estudio del CILMA y que señala presentan unas afecciones ambientales inferiores por discurrir la rasante a una cota inferior. Las propuestas del CILMA incluyen nuevas estructuras. En concreto las siguientes:

Propuesta 1: 3.069,64 m de longitud; falso túnel de Mas Vinyoles (180 m), viaducto Riera de la Torre (270 m) y falso túnel de Mas Gelats (515 m).

Propuesta 2: 3.709,43 m de longitud; falso túnel de Mas Vinyoles (180 m), viaducto Riera de la Torre (170 m), falso túnel Mas Figueres (100 m) y falso túnel de Fornells (2.900 m).

Alternativa 2 Estudio Informativo complementario-modificada: 3.689,34 m de longitud; falso túnel de Mas Vinyoles (200 m), viaducto Riera de la Torre (280 m); ecoducto de l'Abadia (20 m); falso túnel de Mas Gelats (115 m) y viaducto sobre la autovía (150 m).

Alternativa 3 E.I.C.-modificada: 3.709,43 m de longitud; falso túnel de Mas Vinyoles (180 m), viaducto Riera de la Torre (175 m); falso túnel de Mas Figueres (100 m) y falso túnel de Mas Gelats (644 m).

Por otro lado, se solicita la adopción de diversas medidas correctoras y propone una serie de proyectos para invertir en ellos el 1 % cultural del presupuesto total de la obra.

La Dirección General de Ferrocarriles responde que ninguna de las alternativas propuestas son viables, justificándolo de la siguiente manera: La propuesta 1 porque afecta a una actual balsa de riego junto a Mas Figueres; la 2 porque al igual que ocurría con el trazado del Estudio Informativo del 2002 se afecta directamente a la citada masía; las modificadas de la 2 y 3 del Estudio Informativo complementario porque sin dichas modificaciones también está asegurada la permeabilidad transversal de la línea. A pesar de ello indica que durante la redacción del proyecto constructivo se mantendrán los contactos oportunos para acordar los pasos necesarios. Por otro lado, responde que el 1% cultural no es objeto de la información pública.

El Ayuntamiento de Riudellots de la Selva presenta la misma alegación que el de Aiguaviva, con referencias a su término municipal. La respuesta de la D.G. de Ferrocarriles es también similar, aludiendo a pasos concretos que aseguran la permeabilidad transversal en el sector I.

El Ayuntamiento de Sarrià de Ter propone una modificación del perfil del trazado que implica una mayor longitud de línea a soterrar en los últimos kilómetros del tramo general de este proyecto, con el fin de evitar la afección a una zona urbana residencial y a un polígono industrial en fase de aprobación. La alegación hace también referencia a problemas de permeabilidad transversal; drenaje; ruidos y determinadas condiciones de seguridad de las obras.

La D.G. de Ferrocarriles indica que bajar la rasante de la manera propuesta implica una modificación sustancial del tramo de proyecto siguiente (Barcelona-Frontera Francesa), obligando a seguir en túnel una longitud no justificada. Considera por otro lado que la afección al polígono industrial en proyecto queda fuera del ámbito del Estudio Informativo. En cuanto a la permeabilidad transversal considera que está garantizada con dos pasos superiores y que además se establecerán los contactos necesarios durante la redacción del proyecto para acordar la reposición de caminos. Respecto a los demás aspectos alegados contesta que los estudios complementarios del Estudio Informativo se ocupan debidamente de ellos: Estudio de ruido y vibraciones; Estudios de seguridad; etc.

El Ayuntamiento de Sant Julià de Ramis presenta la misma alegación que Sarrí de Ter y la D.G. de Ferrocarriles se remite por tanto a la respuesta dada al primero.

El Consell Comarcal del Girones presenta la alegación redactada por los dos anteriores Ayuntamientos, por lo que la D.G. de Ferrocarriles se remite a la contestación dada a ambas alegaciones.

El Ayuntamiento de Salt presenta una alegación referida fundamentalmente a una reserva de suelo que se mantiene en su término municipal para la LAV y que, dado que ya no va a ser utilizada para tal fin, propone sea descatalogada y no empleada para un posible futuro by-pass de transporte de mercancías.

La D.G. de Ferrocarriles responde que la alegación no es objeto de este Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Sant Gregori presenta una alegación muy semejante a la del Ayuntamiento de Salt y la respuesta de la D.G. de Ferrocarriles es, consecuentemente, la misma.

El Ayuntamiento de Fornells de la Selva plantea en primer lugar como solución más idónea la «Variante Estación de Mercancías» del Estudio informativo del 2002. Se refieren al Estudio Informativo Complementario del 2005 proponiendo una serie de modificaciones a la alternativa 2, que consideran óptima frente a la 1. En concreto, proponen cambios en el trazado: el aumento de la longitud de túnel de modo que comience alrededor del p.k. 5+000 y se prolongue hasta después de la actual estación de mercancías (p.k. 8+040) y también en otros aspectos de las obras como son algunos referidos a determinados drenajes superficiales y subterráneos; la confluencia del trazado de la LAV con el acceso a las instalaciones de CLH; la permeabilidad transversal de varios pasos específicos; etc.

La D.G. de Ferrocarriles indica en primer lugar que la variante mencionada del estudio informativo del 2002 ya no es estudiada en el Estudio Informativo Complementario del 2005. Respecto a los cambios de trazado propuestos para la variante 2 responde aludiendo al condicionamiento que en ese punto tiene sobre el trazado el cruce de la LAV con la futura área de peaje de la N-II, motivo por el que se decidió elevar la rasante de la línea y no al revés, ya que en ese último caso el área de peaje quedaría en un promontorio. Por otro lado informa acerca de los problemas de drenaje subterráneo tendría el paso de la línea soterrada en dicha zona, ya que los niveles piezométricos del acuífero son muy superficiales. Respecto al paso por las instalaciones de CLH responde que se realiza por la franja de suelo reservada por la Generalitat. En cuanto al resto de los aspectos alegados justifica uno por uno que en el Estudio Informativo complementario se aportan soluciones a todos ellos.

El Ayuntamiento de Vilablareix básicamente propone unas modificaciones de trazado que implican una prolongación de la longitud de túnel muy similar a la propuesta de Fornells de la Selva, ya que termina en el mismo punto pero comienza algo más adelante, concretamente en donde aparece el límite de su término municipal (p.k. 6+000). Aunque la LAV no discurre por su término municipal basan su propuesta en la consolidación de la conexión viaria entre su término municipal y el de Fornells.

La D.G. de Ferrocarriles responde que la permeabilidad está asegurada con los pasos contemplados y que, no obstante, durante la redacción del Proyecto constructivo se mantendrán los contactos necesarios para acordar la reposición de caminos.

La Asociación de Vecinos de Pont Mayor y Montjuic en su alegación se refiere a la solución del E.I. del 2002 como la más idónea para la salida de la línea convencional a la altura de ambas zonas urbanas, debido a que en dicha solución el trazado discurriría más en túnel y se evitaba la afección a diversos domicilios e industrias. Se refieren también a los problemas viarios de la solución del E.I. Complementario del 2005 y propone la realización de un «pasillo verde» en los terrenos que se recuperarían al abandonarse las vías actuales en el caso de que se volviera al trazado del 2002.

La D.G. de Ferrocarriles justifica el adelanto en el punto de salida del túnel de la línea convencional principalmente por problemas geotécnicos, tal y como se ha señalado en la respuesta a la alegación del Ayuntamiento de Girona en relación con el mismo punto. Respecto al resto de los puntos de la alegación contestan que el E.I. Complementario contempla actuaciones que o bien no afectan a la zona de la manera que se alega o bien suponen soluciones a los problemas planteados, como son los accesos que se repondrán o las propiedades que se expropiarán con los correspondientes expedientes.

6.4 Información complementaria y resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades medioambientales:

Algunos de los estudios incluidos en el Estudio Informativo Complementario: Si bien forman parte del mismo, bien sea dentro del Estudio de Impacto Ambiental o fuera de él, por corresponderse con información que en el estudio informativo anterior (del 2002) no aparecía y que fue reclamada por el órgano ambiental, suponiendo además la respuesta a gran parte de las peticiones de las alegaciones, tan sólo mencionar a continuación algunos de ellos: Estudio hidrológico y de drenajes superficiales; Estudio hidrogeológico (aguas subterráneas); Estudio de ruido y

vibraciones; Estudio de movimiento de tierras y Estudio de ubicación de vertederos.

Informe del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya: Se recibe posteriormente a la fase de información pública y si bien concluye que tanto la alternativa 2 como la 3 pueden ser ambientalmente viables, lo serían en el caso de que se resolvieran las cuestiones planteadas en su escrito y que se resumen en:

a) Respecto al diseño y concepto: Se hace referencia a la alternativa 2 como la más adecuada medioambientalmente pero también se reconoce la 3 como viable, proponiendo por otro lado que se analice técnica y ambientalmente la propuesta del CILMA entre los p.k. 1+584 y 4+655, en vista de la posible mejora en la conectividad entre los espacios naturales cercanos. Se menciona el hecho de que el estudio no valora los impactos de la línea de alimentación eléctrica, por lo que deberá procederse a su evaluación ambiental en fases posteriores. También se hacen algunas sugerencias más en relación con el diseño y construcción de los túneles.

b) Respecto al medio natural: Menciona que la afección al LIC «Riberes del Baix Ter» se prevé nula por discurrir el trazado en túnel bajo el río Ter, si bien habrán de extremarse los cuidados para preservar el acuífero. En cuanto al espacio protegido de «Les Gavarres» se indica que en el caso de que se prevean ocupaciones o afecciones al mismo se habrá de recabar informe de ese Departamento como órgano gestor de dichos espacios. Se habla de la necesidad de hacer un estudio de movimiento de tierras y también de la revegetación con los árboles autóctonos afectados por el trazado y que puedan ser transplantados. Finalmente, se recomienda la restauración del tramo del río Güell afectado.

c) Respecto a ruidos y vibraciones: Menciona que el promotor deberá atenderse a lo que diga la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica y en especial su artículo 12, referente a valores límite de inmisión para zonas de sensibilidad acústica moderada y alta.

d) Respecto al medio hídrico-hidrogeológico: se mencionan las soluciones dadas por el promotor a raíz del estudio hidrogeológico, que incluyen la construcción de ventanas y by-pases para contrarrestar el efecto pantalla previsto. Siguiendo los criterios de la Agencia Catalana del Agua se añade que se deberán detallar: las dimensiones de dichas ventanas o by-pases; la profundidad a la que se colocarán (se piden perfiles longitudinales con las cotas de empotramiento o de la base y techo del túnel); su separación y la manera en que se limpiarán en el caso de que se obstruyan. También, perfiles litológicos longitudinales con la infraestructura y ficheros numéricos con el modelo base de partida y las simulaciones. Dadas las dificultades de limpieza citadas se menciona la propuesta de la Agencia Catalana del Agua que consiste en una solución mixta de drenes horizontales que pueden ser limpiados desde fuera del cajón por un lado; pantallas más cortas intercaladas entre otras más largas e intercalación de ventanas largas y cortas en una relación tal que no se originen sobre-elevaciones ni depresiones superiores a los 0.3-0.5m, considerando estos valores como de referencia.

Incluye finalmente una serie de medidas preventivas complementarias a las del EsIA:

1. Establecimiento de un Director Ambiental de Obra en cada tramo para velar por el cumplimiento de la Declaración y del Estudio de Impacto Ambiental.
2. Constitución, antes del comienzo de las obras, de una Comisión mixta de seguimiento entre el Ministerio de Medio Ambiente; el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya; el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos afectados.
3. Presentación de un plan de caminos de acceso, zonas de acopio temporales, parques de maquinaria y casetas de obra que incluya el análisis de alternativas posibles y la definición y presupuesto de las medidas de restauración posteriores, todo ello previo al inicio de las obras y para cada tramo.
4. Utilización de préstamos procedentes de actividades extractivas legalizadas de acuerdo con la Ley 12/81 de 24 de diciembre.
5. Inclusión, en los proyectos de medidas correctoras, de las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en el Decreto 64/1995, de 7 de marzo y 130/1998 de 12 de mayo.
6. Gestión de los residuos generados por la obra de acuerdo con la Ley 6/93 de 15 de julio.
7. Autorización genérica de funcionamiento expedida por el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda para las plantas móviles de aglomerado asfáltico y de hormigón.

Informe de la Agencia Catalana del Agua del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya: Después del período de información pública y con posterioridad también respecto al informe mencionado en el anterior apartado, el cual ya incluía una buena parte de la información que la Agencia Catalana del Agua (ACA), se recibe un informe específico de esta agencia. A continuación se relaciona la información que no fue incluida en el anterior informe, referente a consideraciones técnicas durante la ejecución de las obras:

1. Durante la ejecución de la obra únicamente se podrá ocupar el cauce 25 m hacia aguas arriba y 25m aguas abajo del eje de la infraestructura proyectada, siendo necesaria una justificación suficiente en el caso de que la ocupación necesaria fuera mayor.

2. Realizar los trabajos de manera ordenada, continua y progresiva, sin dañar el cauce en los márgenes.

3. Buscar una ubicación adecuada para los vertederos, zonas de préstamo y aparcamientos de maquinaria, alejados de los cursos fluviales.

4. Construir una balsa de contención de efluentes en los lugares donde se prevea que se pueden producir vertidos de aceites, grasas de las máquinas, lavado de hormigoneras y otros procesos en que se produzcan residuos que puedan contaminar las aguas.

5. No limpiar, sobre todo, la maquinaria destinada al transporte, la colocación y extensión de las mezclas bituminosas y del hormigón, ni realizar ningún tipo de mantenimiento de las máquinas fuera del espacio reservado para ello.

6. Los trabajos que se tengan que llevar a cabo dentro de los cursos fluviales con actividad piscícola se llevarán a cabo tomando las medidas adecuadas para no dañar esta actividad.

7. Se tiene que evitar la afección directa (ruptura de acuíferos; modificación de los flujos de aguas subterráneas; variación de la permeabilidad del terreno) y la indirecta (contaminación de aguas subterráneas) de los acuíferos.

8. Ejecutar los trabajos necesarios una vez finalizada la obra para recuperar las condiciones iniciales del medio hídrico en los cursos donde se ha actuado o en las zonas que han sido afectadas por los trabajos; estos trabajos tienen que prever la reforestación de las márgenes de los cauces con especies vegetales, arbustivas y arbóreas de ribera autóctonas, para estabilizarlos y evitar la erosión producida por el agua de las lluvias y el viento. Igualmente, se debe tratar, siempre y cuando sea viable, los nuevos taludes, para evitar la erosión de la capa superficial del suelo por acciones climáticas, lo cual incrementaría la aportación de sólidos en suspensión y causaría un aumento de la turbiedad del agua una vez ésta se incorporase a un curso fluvial.

9. A fin y efecto de mantener la sección hidráulica de la obra, el órgano o la entidad peticionaria del informe se hace responsable del mantenimiento de la obra de fábrica, particularmente de su limpieza para evitar problemas de drenaje.

Reunión entre el órgano promotor y el órgano ambiental (7/07/2006), donde se tratan los siguientes aspectos:

Posibles ajustes de trazado en el sector I de cara a mejorar la permeabilidad transversal de la población por un lado y de la fauna por otro. Corredor faunístico Onyar-Volcán de la Crosa. Análisis del cruce de la LAV con el nuevo peaje de la AP-7.

Zona de salida de la línea convencional junto al espacio protegido de Les Gavarres: Caminos de acceso a las obras de la boca del nuevo túnel; interacción con el espacio protegido, con las viviendas y con otros edificios en la zona; zonas reservadas para acopio de materiales; niveles de ruido previstos en explotación en la salida del túnel.

Localización de las «manchas» de ocupación de las instalaciones.

Análisis ambiental de la nueva estación de Girona.

Análisis de vertederos.

Afección al patrimonio arqueológico.

Reducción de ruido esperada con las medidas de protección acústica.

Muchos de estos aspectos quedan pendientes de ser especificados por el promotor en un informe complementario, que es enviado posteriormente y del cual se incluye a continuación un breve resumen:

Documentación complementaria al Estudio de Impacto Ambiental: Análisis ambiental de la Nueva estación de Girona: Con el apoyo de los correspondientes planos, se presenta la información referente al emplazamiento; los aspectos ambientales de interés; las alteraciones previstas como consecuencia de la construcción y las medidas correctoras propuestas para minimizar su afección. Se incluye la referencia a la estación provisional de autobuses.

Instalaciones auxiliares y caminos de obra: Sobre planos, se localizan ambos aspectos tanto para la línea de alta velocidad como para la convencional.

Estudio de Vertederos: Como complemento al estudio de movimiento de tierras y al estudio de ubicación de vertederos, se presenta un estudio más detallado de la localización de zonas auxiliares temporales y permanentes (accesos, instalaciones, préstamos y vertederos), con la correspondiente cartografía. Se distinguen zonas excluidas (las de mayor calidad y fragilidad ambiental); restringidas; admisibles y prioritarias.

Estudio arqueológico: Referido al patrimonio cultural en general, incluye referencias por tanto sobre el patrimonio arqueológico como sobre el arquitectónico y el paleontológico. También se refiere a los posibles impactos sobre el mismo. Se incluyen numerosas fotografías y planos.

Estudio de ruido y vibraciones: Complemento también del incluido en el EsIA, analiza más en detalle los posibles impactos sonoros durante las obras y en explotación, incluyendo información resultante de trabajo de campo y unos planos más completos de niveles sonoros.

Información complementaria sobre el tramo comprendido entre el p.k. 1+900 y el p.k. 6+700 del E.I. Complementario: Acompañada de planos, se ofrece información respecto a ajustes de trazado, encaminados sobre todo a resolver el cruce de la LAV con el ramal de conexión entre la N-II y la AP-7, así como con la zona de peaje situada en dicho ramal.

Tras los contactos mantenidos entre el promotor y la concesionaria de autopistas ACESA se llega a un acuerdo respecto a dichos ajustes, que conlleva básicamente un pequeño ajuste en planta (que se hace sin abandonar la zona de reserva ferroviaria) como consecuencia del desplazamiento hacia el noreste del ramal de conexión y la zona de peaje y futura zona de peaje; un ajuste en alzado que rebaja significativamente la rasante en dicho cruce y la prolongación del viaducto proyectado para la LAV.

Los cambios en el referido tramo van encaminados a su vez a resolver la mejora en la permeabilidad biológica, de modo que varias obras de drenaje se modifican para que funcionen como pasos de fauna, lo que se detalla a su vez sobre plano.

Estudio del CILMA: «Informe-Estudio comparativo entre la propuesta CILMA y el Estudio Informativo Complementario de la LAV. Tramo Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis»: Ya mencionado en el apartado de información pública, incluye la justificación de dos nuevas propuestas de trazado, así como de la modificación de las dos alternativas planteadas por el E.I. Complementario. Incluye los planos correspondientes y un apartado con propuestas de medidas correctoras.

Estudio: «Valoración de la viabilidad técnica para la ejecución del túnel de ancho ibérico proyectado en la variante de Girona: Implicaciones sobre la seguridad de la obra y de su posterior explotación comercial». Realizado por la Universidad de Oviedo por encargo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF):

El órgano promotor, a través del ADIF, envía al órgano ambiental un informe que explica técnicamente los motivos por los que prácticamente es inviable la construcción del túnel que el estudio informativo del 2002 se planteaba para la línea convencional en el sector IIIb, a través del macizo de Montjuic. Como se menciona más adelante en el apartado de integración ambiental, esa es la solución que proponían muchas de las alegaciones presentadas en la fase de información pública.

El informe es el resultado de intensos trabajos de campo y de laboratorio que ya fueron realizados en el 2005, así como de la modelización de los resultados obtenidos. Expone las graves dificultades que se encontraría el promotor en la construcción, tanto con métodos convencionales de «avance y destroza» como con tuneladora, así como los que se encontraría en la explotación. Los resultados del mismo descubren la existencia de un nivel kárstico muy potente, que se desarrolla en gran parte de las calizas de la «formación Girona» y que, al parecer, en algunas partes además está conectado con el sistema fluvial del río Ter.

En concreto, dicho informe concluye lo siguiente: La pésima calidad del macizo rocoso en el que se pretendía perforar parte del túnel de ancho ibérico definido en el estudio informativo de 2002 hace inviable su ejecución por métodos convencionales de «avance y destroza». La imprevisibilidad de los sistemas kársticos activos, con fenómenos súbitos de hundimiento, golpes de techo, «aguas colgadas», arcillas expansivas, hace que el avance de la galería guía sea muy difícil, en el caso poco probable de que dicho avance pueda llevarse a término. En este hipotético caso, la posterior destroza sería prácticamente imposible de ejecutar. Además, la estabilidad de la galería con el paso del tiempo es muy poco probable, produciéndose con total seguridad hundimientos a lo largo de su traza consecuencia de la dinámica kárstica. Por último, la seguridad de los trabajadores no estaría garantizada en este tipo de terrenos, que en las clasificaciones geomecánicas aparecen con la categoría de «rocas extremadamente malas». Continúa diciendo lo siguiente: «El factor de seguridad de este túnel sería muy bajo y el riesgo de afección al mismo muy alto, dada la alta actividad hidrogeológica de este tipo de «sistemas kársticos», con lo que en el caso de producirse un accidente durante la circulación del tren muy probablemente se registraría un alto número de fallecidos entre los pasajeros.

7. Integración del proceso de evaluación.—El estudio informativo del año 2002 contemplaba dos alternativas para el trazado de la LAV, un Bypass por las afueras de la ciudad de Girona y una alternativa «Base» que implicaba el soterramiento en buena parte del recorrido tanto de la LAV como de la línea convencional.

El nuevo estudio informativo complementario del 2005, del cual se formula la presente Declaración de Impacto Ambiental, contempla dos alternativas, una coincidente con la solución base del estudio del 2002 (Alternativa 1) y otra nueva, la Alternativa 2, la cual responde positivamente a muchas de las alegaciones presentadas al estudio informativo del 2002 y reduce los impactos significativos sobre la población en la mayor parte del tramo.

Tal y como se ha descrito anteriormente, el Estudio de Impacto Ambiental fragmenta en 4 sectores (I,II,IIIa y IIIb) el tramo estudiado, para así realizar un mejor análisis de los impactos significativos, de modo que surgen 4 alternativas posibles a analizar. Descartada la alternativa 4 por ser la menos adecuada ambientalmente, llega a la conclusión de que la alternativa 2 y la 3 (Sector I de la Alt. 1 + Sectores II, IIIa y IIIb de la Alt. 2) son prácticamente igualmente viables ambientalmente. Esto es así porque si bien para los sectores II, IIIa y IIIb en general los impactos son menores para la alternativa 2 respecto de la 1, para el sector I en cambio, el EsIA da la misma valoración global a ambas alternativas (1 y 2), ya que para algunos aspectos del medio la valoración es más favorable en una de las alternativas y para otros ocurre lo contrario.

Por otro lado el informe complementario del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, si bien dice que ambientalmente son viables tanto la alternativa 2 como la 3, se decanta por la primera al referirse a la mejor opción de trazado.

También las alegaciones presentadas en el período de información pública son más favorables en general a la alternativa 2, aunque muchas de ellas incluyan una serie de matices a la misma.

Un documento que se cita como información complementaria es el citado informe del CILMA, presentado o mencionado junto a las alegaciones de varios ayuntamientos afectados por la actuación, con independencia de sus diferentes opiniones manifestadas en las distintas alegaciones. Dicho informe incluye dos nuevas propuestas de trazado, más otras dos que son modificaciones a las alternativas presentadas por el promotor, justificando sus propuestas en la búsqueda de una mayor permeabilidad transversal para la población y para la fauna. Tal y como se comenta en el apartado de información complementaria, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya hace mención al interés que tendría analizar técnica y ambientalmente la propuesta del CILMA entre los p.k. 1+584 y 4+655, en vista de la posible mejora en la conectividad entre los espacios naturales cercanos.

Estas últimas cuestiones, junto a otras que necesitan aclaración (ver apartado 6.4), llevan al órgano ambiental a convocar una reunión con el promotor, la cual tiene lugar en julio de 2006. En dicha reunión se discuten en primer lugar los posibles cambios de trazado en el sector I, llegándose a la conclusión de que técnicamente es muy problemático el llevar a cabo los cambios de trazado propuestos por el CILMA dado que bajar la rasante de esa manera implicaría en los sectores posteriores unos problemas de drenaje muy grandes debido a los altos niveles piezométricos del acuífero.

En la misma reunión el promotor menciona que tiene muy avanzados los ajustes de trazado que está realizando para encajar la nueva zona de peaje de la autopista AP-7 y que ello conllevará seguramente la prolongación del viaducto previsto para la LAV y mejoras en la permeabilidad transversal para la población y para la fauna en esa zona. También en dicha reunión el órgano ambiental menciona la preocupación por otros temas que necesitan aclaración y que ya han sido mencionados anteriormente.

Paralelamente, el órgano ambiental lleva a cabo contactos con el promotor y con el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda para, con la última información del primero acerca de los nuevos pasos de fauna en el sector I, comprobar que se mejora la permeabilidad biológica del corredor faunístico «Onyar-Volcán de la Crosa», lo que finalmente ocurre como consecuencia de la adaptación de varias obras de drenaje de la siguiente manera (las medidas son aproximadas y se corresponden con anchura, altura, longitud):

«OD-PF-101,94»: 9,4m; 4m; 22 m.

«OD-PF-102,52»: 12,2m; 4m; 53 m.

«Camino Viejo Fornells de la Selva –Aiguaviva»: bajo viaducto (anchura de plataforma: 14 m).

Posteriormente el promotor presenta la información complementaria mencionada en un apartado anterior, la cual además de resolver las otras cuestiones que quedaban pendientes para el órgano ambiental (análisis ambiental de la nueva estación de Girona; estudios más detallados de vertederos y ruidos y vibraciones; instalaciones auxiliares y caminos de obra y estudio arqueológico), describe los ajustes de trazado propuestos para el sector I y para la alternativa 2, los cuales implican:

Disminución significativa de la rasante en la zona de cruce entre la LAV y la futura zona de peaje proyectada en la zona del enlace entre la N-II y la AP-7, la cual implica también una disminución significativa de la altura de los terraplenes.

Dicho ajuste de trazado se produce sin salirse de la franja reservada para la LAV por la Generalitat de Catalunya.

Aumento de la longitud del viaducto que, con unos estribos de una altura no mayor de 10 metros, cruza: el futuro ramal de la autopista, el Camino Viejo de Fornells de la Selva a Aiguaviva y la riera de Can Gibert (evitándose con ello también el encauzamiento definido en el Estudio Informativo Complementario).

El viaducto proyectado dispondrá además de medidas correctoras que permitan su adecuación como paso de fauna.

Estos cambios propuestos por el promotor mejoran medioambientalmente los aspectos que en el Estudio de Impacto Ambiental aparecían como más favorables en el sector I para la alternativa 1 respecto de la 2, como son los impactos sobre la gea/relieve y sobre el paisaje, que ahora son notablemente menores debido a la disminución de los terraplenes, además de los impactos sobre la fauna, que también se reducen al mejorarse la permeabilidad biológica en ese sector.

Todo ello, unido al hecho de que la Alternativa 2 disminuye la afección a las masías histórica de Mas Figueres y de Can Massot, hace que en la comparación entre las alternativas 2 y 3, que el EsIA presenta como igualmente viables desde el punto de vista medioambiental, resulte ahora más favorecida la alternativa 2.

Por último es interesante mencionar un aspecto que afecta a la salida del túnel de la línea convencional en el sector IIIb y que podría suponer un cambio sobre la alternativa planteado por el promotor. Dicho aspecto es motivo de muchas de las alegaciones presentadas, de las que se destacan la del Ayuntamiento de Girona y las de la Asociación de Vecinos de Pont Mayor y Montjuic (representando a 2055 alegantes). Consiste en la propuesta de un cambio de emplazamiento de la boca norte del túnel, de la solución propuesta por el promotor en el estudio complementario del 2005 (alternativa 2) a la que ya contemplaba el estudio informativo del 2002, en donde se desplazaría la boca 1 km aproximadamente hacia el norte respecto de la salida contemplada en el estudio informativo complementario del 2005, ya en el interior del espacio protegido «Les Gavarres».

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente observó que dicho cambio debía de ser viable desde el punto de vista constructivo, ya que la Dirección General de Ferrocarriles había manifestado ciertas objeciones. Por este motivo, solicitó al órgano promotor un informe técnico específico donde se justificara la viabilidad técnica para llevar a cabo la construcción, así como la de su posterior explotación, dado que las alegaciones mencionaban el hecho de que dicha construcción se descartaba por motivos técnicos relacionados con la geología del sustrato.

En el epígrafe 6 anterior (documentación complementaria) se mencionan las conclusiones de dicho estudio, las cuales se refieren a un riesgo geológico muy alto para la construcción y la explotación del túnel, así como la posibilidad de accidentes de consecuencias muy graves. Concluye por tanto que son riesgos muy altos como para asumir la decisión de construir el túnel según la solución del 2002.

Por tanto, a la vista de los resultados de dicho estudio técnico, la perforación del túnel según la solución del 2002, podría implicar riesgos geológicos y constructivos para la seguridad de los trabajadores y usuarios del ferrocarril que invalidan la viabilidad técnica de dicha alternativa.

8. Especificaciones para el Seguimiento.—El Estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el mismo estudio, tanto para la fase de construcción como de explotación. Dicho plan contempla también el establecimiento de nuevas medidas en el caso de que las diseñadas no sean eficaces. Los controles más destacados son:

Verificación de los procesos de erosión que se puedan dar en las nuevas formas de relieve introducidas y verificación de la existencia de un correcto mantenimiento de las áreas restauradas, con especial énfasis en la vegetación repuesta. Seguimiento de la restauración del cauce del Río Güell (tal y como se menciona en el apartado de Integración Ambiental el promotor elimina la necesidad de encauzamiento y por lo tanto de su posterior restauración de la Riera de Can Gibert).

Comprobación del buen funcionamiento de las obras de drenaje. Mantenimiento y limpieza de drenes y desagües que evite posibles riesgos de contención e inundación.

En relación con las aguas subterráneas: control de los niveles piezométricos del acuífero y seguimiento del posible efecto pantalla y efecto dren. Mantenimiento de las ventanas o by-pases.

Control periódico de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas que descarte su posible contaminación en relación con la actuación.

Verificación del estado de los pasos de fauna y de su correcto mantenimiento. Control del efecto positivo sobre la permeabilidad biológica de los mismos.

Control de las mortalidades por atropello y accidentes de la fauna con motivo de las obras y durante los tres primeros años del período de explotación.

Constatación del incremento de los niveles de ruido durante la construcción y en explotación en las inmediaciones de los núcleos urbanos, con la periodicidad fijada para los en el EsIA. Verificación del modelo acústico y de vibraciones del proyecto de construcción y del programa de

vigilancia ambiental, así como de la eficacia de las pantallas antirruído instaladas.

Verificación del correcto jalonamiento de los bienes culturales que se haya previsto proteger por su posible afección durante las obras.

Finalmente, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras, el BOE en el que se publica la Resolución de Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

9. Condiciones al proyecto.—Las condiciones que el EsIA marca al proyecto en sus diferentes apartados y las medidas presentadas por el promotor en su informe complementario de julio de 2006, así como las medidas o modificaciones aceptadas por el mismo al dar respuesta a las alegaciones, se habrán de entender como principales condicionados al proyecto. Igualmente habrán de entenderse como tales las medidas correctoras propuestas por el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, incluidas las específicas de la Agencia Catalana del Agua en lo que respecta al medio hídrico. Además, en los estudios de detalle del nivel sonoro de los proyectos constructivos se seguirá escrupulosamente el Real decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a evaluación y gestión de ruido ambiental.

10.—Conclusiones.—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 31 de octubre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo complementario del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-

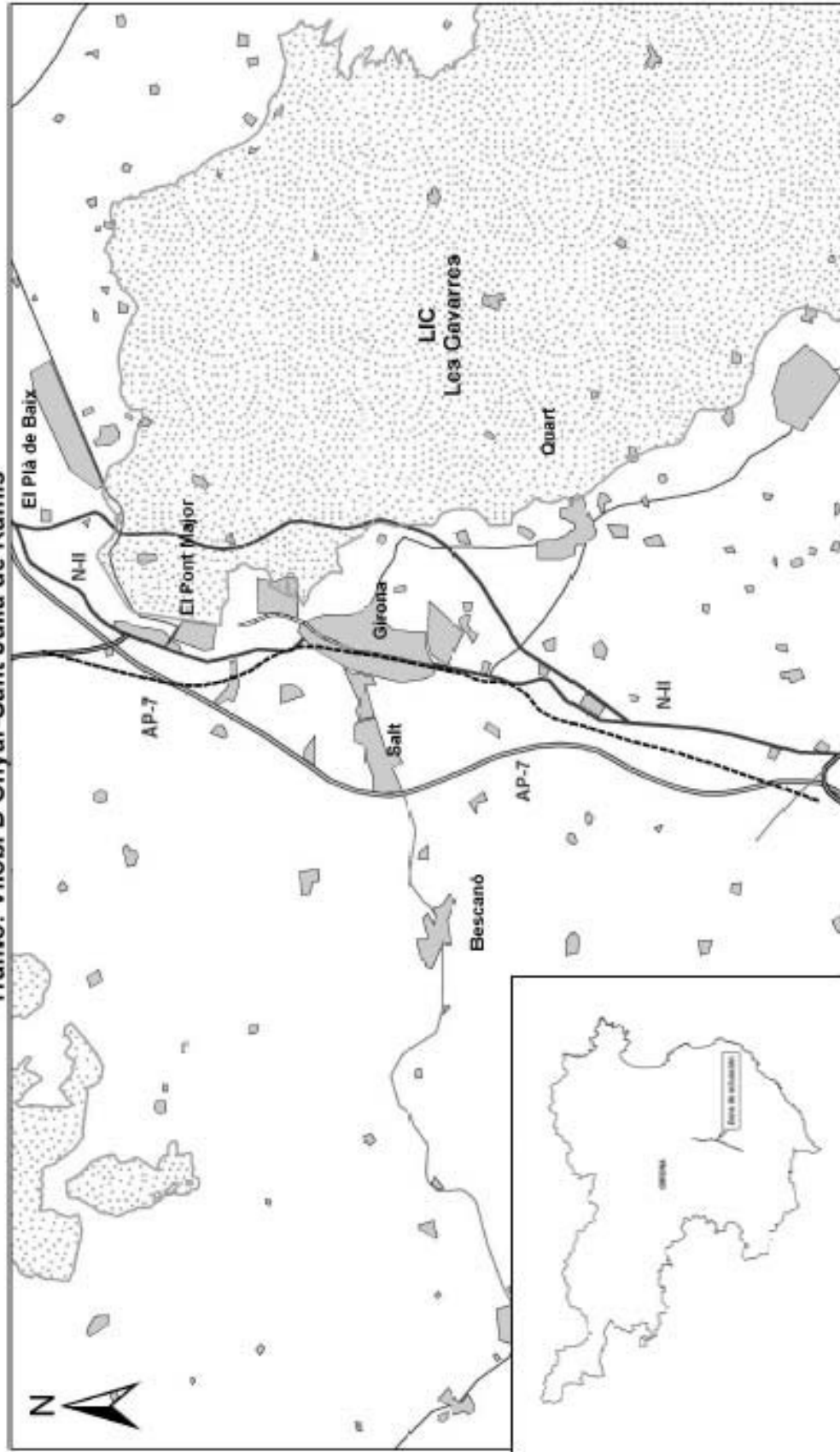
Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Vilobí D'Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona)». Se concluye que la solución adoptada (alternativa 2) tras el proceso de información pública iniciado el 30 de diciembre de 2005 es compatible con el medio ambiente por no observarse impactos adversos significativos, siempre y cuando se lleven a cabo los controles y medidas correctoras propuestos por el estudio de impacto ambiental y las medidas y modificaciones aceptadas por la Dirección General de Ferrocarriles, al dar respuesta a lo planteado en las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, así como las medidas propuestas en el informe emitido por el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya descrito en el apartado de información complementaria y condicionados del apartado anterior.

Quedan excluidas de esta declaración las líneas eléctricas relacionadas con la infraestructura evaluada, así como las subestaciones, transformadores y demás instalaciones auxiliares asociadas.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 2 de noviembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.
Tramo: Vilobi D'Onyar-Sant Julià de Ramis**



Leyenda

- Línea de Alta Velocidad (Opción elegida)
- Línea convencional
-  Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

