

Las tierras y rocas sobrantes se depositarán en refuerzos de terraplenes, canteras abandonadas para su restauración y vertederos autorizados.

5. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra.

Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental se controlará y se realizarán informes, que deben remitirse a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. El contenido mínimo de estos informes está expuesto en el estudio de impacto ambiental.

Los aspectos que serán objeto de vigilancia son los siguientes:

Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso, incluyendo el control de la posterior restauración de estas zonas, que se realizará como mínimo una vez al año, durante el periodo de garantía.

Protección de la calidad del aire, controlándose la presencia de polvo en el aire y la afección del mismo a la vegetación.

Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas, evitándose los vertidos a cauces procedentes de las obras

Protección de la vegetación en zonas sensibles, con retirada de suelos vegetales para su conservación, controlándose la vegetación que se ve afectada por las obras fuera de las zonas señalizadas, así como el proceso de revegetación, desde la preparación de la superficie hasta el seguimiento en el periodo de garantía.

Protección a la fauna, controlándose que se realizan los pasos de fauna previstos, así como la eficacia de los mismos. Se controlará la adecuada temporalización de las obras.

Protección del medio socioeconómico, examinándose la reposición de los servicios afectados, así como de las vías pecuarias afectadas por el trazado del canal.

Protección del patrimonio histórico-arqueológico, que se llevará a cabo mediante prospecciones arqueológicas con la frecuencia que considere el Organismo competente.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental del proyecto de «Trasvase entre las cuencas de los ríos Pizarroso, Alcollarín y Búrdalo» concluyendo que si se autoriza con las especificaciones expuestas, que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsibles impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

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

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4171

RESOLUCIÓN de 29 de diciembre 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 del proyecto LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo la Sagrera-Nudo de Trinidad, Barcelona.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6 del Anexo 1 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

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

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

1. *Información del proyecto. Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—La actuación corresponde a un tramo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, cuyo objetivo final es dotar de este servicio ferroviario para mejorar la comunicación y el transporte entre los citados territorios.

Todas las actuaciones se localizan en la ciudad de Barcelona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en la prolongación, en una longitud de 3,7 km, de las vías para la línea de Alta Velocidad, ancho UIC en el tramo desde el Puente de Bac Roda, hasta el Nudo de la Trinidad, Paseo de Santa Coloma, así como la modificación del trazado de las líneas de Cercanías, ancho IB que interfieren con la Línea de Alta Velocidad. Se incluye también la nueva estación de la Sagrera, las zonas de estacionamiento y de tratamiento y los nuevos talleres de Sant Andreu.

El presente proyecto supone una alternativa, en este tramo concreto, al sometido a información pública en el año 2000 por el Ministerio de Fomento que realizaba el análisis de los impactos del trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa desde el valle del Llobregat a la altura de Molins del Rey hasta la salida de Barcelona por el nudo de la Trinidad.

Dada la importancia del contenido de las alegaciones recibidas durante el periodo de información pública, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona deciden una nueva solución específica del tramo La Sagrera-Nudo de la Trinidad, actuación a la que se refiere este proyecto.

El Proyecto contempla las siguientes instalaciones ferroviarias.

Línea de Alta Velocidad.

Reposición de la línea de Cercanías de Granollers.

Reposición de la línea de Cercanías de Mataró.

Nueva Estación intermodal de La Sagrera.

Estación de Cercanías de Sant Andreu Comtal.

Zona de estacionamiento y mantenimiento.

Talleres de ancho internacional en Sant Andreu.

Trazado del tramo de la Línea de Alta Velocidad (LAV).—Se trata de una línea de ancho internacional, de vía doble, con una longitud de 3.560 m. del tramo objeto de la presente resolución. Su trazado comienza en el puente de la calle de Bac de Roda, pasando, a continuación, por la estación de La Sagrera, a nivel del terreno existente, y después de atravesar la zona de estacionamiento, al llegar a la zona del actual Triángulo Ferroviario, se dirige hacia el norte por la plataforma ferroviaria ya existente (frente a la estación en Sant Andreu). El punto final de la línea se localiza junto al Puente Coloma.

Las dos vías generales de la línea de Alta Velocidad se separan antes de la Estación La Sagrera, bifurcándose en 6 vías de apartado en la estación. Las vías generales se situarán así en posición extrema para evitar restricciones de capacidad.

Trazado de la Línea de Cercanías.—Las dos líneas de vía doble y de ancho ibérico: Mataró y Granollers, parten de la salida del túnel de Clot. Antes de llegar a la estación de La Sagrera las vías se separan y en la estación se bifurcan en dos vías generales y dos vías de apartado cada línea.

La línea de Cercanías de Granollers, de 3.681 m. de longitud, tras pasar por el nivel inferior de la estación de La Sagrera, emerge en el lado este de la plataforma ferroviaria destinada a la futura área de mantenimiento para, a partir de la C/ Once de Septiembre, discurrir paralelamente a la línea de alta velocidad, hasta el puente de Santa Coloma, pasando por la nueva estación de Sant Andreu Comtal.

La línea de cercanías de Mataró, también pasa por el nivel inferior de la estación de la Sagrera, pero emerge por el lado oeste de la plataforma ferroviaria, pasa bajo el viario hasta llegar al triángulo ferroviario, donde conecta con el trazado existente.

Estación de La Sagrera.—La nueva estación de La Sagrera será un intercambiador modal donde confluyan trenes de alta velocidad, de cercanías, metro, autobuses urbanos e interurbanos, taxis y vehículos privados. Constará de tres niveles. En la superficie se localizará la plataforma de la Línea de Alta Velocidad, con cuatro andenes de vía doble (ocho vías) y longitud 400 m. y otro andén de dos vías y longitud de 200. Los andenes correspondientes a cercanías y metro se encontrarán a un nivel inferior. Entre las dos plataformas se construirán aparcamientos para vehículos privados.

Se ha previsto además, un área de estacionamiento de 8 vías de 400 metros y 2 vías de 330 metros pasada la estación.

Estación de Sant Andreu Comtal.—Se proyecta en Sant Andreu Comtal, una nueva estación de Cercanías también de cuatro vías y dos andenes, situados al norte de los actualmente existentes.

Dicha estación, con fachada cerrada a la ciudad, presentará una altura entre 1 y 4 m. en la zona más cercana a las viviendas consolidadas, y total-

mente soterrada tanto en la zona del Puente de Sant Adriá como en la de la futura urbanización de Colorantes II.

2. *Elementos ambientales significativos del proyecto.*—El proyecto se ubica en el núcleo urbano de Barcelona, en la zona donde se encuentran las infraestructuras ferroviarias de cercanías que se desarrollan hacia el norte y noroeste de la ciudad.

Los factores ambientales más significativos, en cuanto a su valor y susceptibilidad de ser afectados por el proyecto, son los hidrogeológicos, los relacionados con el patrimonio cultural y los referidos al ruido y vibraciones.

La actuación se emplaza en una zona de contacto entre el acuífero de Llano de Barcelona, el de arenas Terciarias y el del Besós; la presencia de antiguas rieras colmatadas: riera de Horta, suponen terrenos de alta transmisividad.

Respecto al patrimonio cultural, se han localizado ocho elementos protegidos cercanos a la zona de proyecto: Torre de Fang, Pilar d'Aigua, Colegio de Nuestra Señora de Los Ángeles, Conjunto de la Plaça de l'Estació, Clínica Sant Jordi, Casa Bloc, Les Caresses y Rec Comtal.

El ambiente sonoro es el típico de zonas densamente urbanizadas con intensidades de tráfico muy elevadas, cuyos principales focos emisores de ruido son la circulación de vehículos, el tránsito ferroviario, las actividades industriales y las actividades vecinales. Los niveles de presión sonora se encuentran en el límite de los valores máximos establecidos por la legislación.

En la situación actual, las vibraciones perceptibles en la zona son aquellas provocadas por la circulación ferroviaria de cercanías y por la circulación de vehículos pesados como consecuencia de la actividad ordinaria.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a) Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.—En noviembre de 1998, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, firma la aprobación de la orden de estudio del Proyecto «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-C/ Mallorca», para proyectar el nuevo acceso a la estación del Llobregat y desde ésta, a través de un túnel localizado en la calle Mallorca, llegar a la estación de La Sagrera.

En septiembre de 1999 se presenta en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Memoria Resumen del proyecto con las principales características de la solución prevista, iniciándose el trámite de evaluación ambiental. En enero del año 2000 se inicia la fase de consultas previas, remitiéndose posteriormente las respuestas al promotor para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

En la siguiente tabla se recogen los organismos a los que se les realizaron las consultas y los que contestaron a las mismas:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad.	—
Dpto. Agricultura Ganadería y Pesca.	X
Dpto. M. Ambiente. Dir. Gral. Patrimonio Natural y del Medio Físico.	X
Generalitat de Catalunya.	—
Dpto. Geoquímica, Petrología y Prospección Arqueológica. Universidad de Barcelona.	—
Instituto de Ecología Urbana.	—
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Campus de Bellaterra.	—
CODA.	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados.	—
Fundación Ecomediterránea.	—
Grup de Natura del Club Muntanyen.	—
Fundación CIDOB.	—
CISEN.	—
Consejo Comarcal del Bajo Llobregat.	—
Ayuntamiento del Prat de Llobregat.	X
Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat.	—
Delegación del Gobierno.	—
Departamento de Cultura.	—
Dpto. Medio Ambiente. Junta de Aigües.	X
Dpto. Política Territorial y Obras Públicas.	—
Dpto. Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Campus de Bellaterra.	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología.	—
ADENA.	—
SEO.	X
DEPANA.	X
Alternativa Verde.	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Fundación Carles Pi i Sinyer.	—
Fundación Roca Gales.	—
Sociedad Catalana de Ordenación Territorial.	X
Mancomunidad de Municipios.	—
Ayuntamiento de Barcelona.	—

Lo más destacable de las respuestas recibidas estaba referido a las afecciones provocadas sobre las aguas subterráneas y la implementación de medidas correctoras en el acuífero del Llano de Barcelona. También se hace mención al impacto sobre la población: ruido y vibraciones, permeabilidad territorial, paisaje y patrimonio cultural.

b) Fase de información pública.—El Estudio de Impacto Ambiental junto al proyecto informativo se someten información pública, con publicación en BOE num. 228, de 22 de septiembre de 2000. En el transcurso de dicho trámite, se reciben varias alegaciones de distintas instituciones solicitando que se modifique el proyecto en algunos de los tramos, de modo que la remodelación de la red ferroviaria se realice considerando las vinculaciones territoriales de vertebración metropolitana.

Como consecuencia de lo anterior en septiembre de 2005 se redacta el Estudio Informativo del Proyecto que nos ocupa: «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: La Sagrera-Nudo de la Trinidad» con carácter de Estudio Complementario del correspondiente al «Tramo: Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-C/ Mallorca». La información pública del presente proyecto comienza el 19 de diciembre de 2005, mediante publicación en el BOE durante un periodo de 45 días.

En esta fase se reciben un total de 329 alegaciones, la mayor parte de asociaciones de vecinos y particulares. Desde un punto de vista ambiental son importantes las consideraciones realizadas por el ayuntamiento de Barcelona y por la Dirección General de Politiques Ambientals i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, que aluden a los siguientes aspectos:

Hidrogeología: Se deben estudiar las subidas del nivel freático aguas arriba de la estación, dada la posible afección a las estructuras colindantes por infiltraciones, así como el descenso del nivel freático aguas abajo de la estructura de la estación. Se deberá tener en cuenta el impacto acumulado sobre el nivel freático, por las diferentes obras que se llevan a término en esta zona de la ciudad (Línea 4, Línea 9 y LAV).

Se debe estudiar más detalladamente el efecto dren de la estructura sobre el acuífero, aplicando medidas para la disminución de la infiltración. Se propone como solución la realización de pozos exteriores a la infraestructura.

No se puede proceder a la infiltración de aguas sanitarias en el subsuelo, aunque estén tratadas en la obra, y se solicita que se especifique la ubicación del Parque de Maquinaria así como el sistema de recogida, drenaje y tratamiento de las aguas que se recojan en las superficies impermeabilizadas de los parques de maquinaria.

Necesidad de incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental el control periódico de la calidad del agua subterránea así como el control de la piezometría en todas las fases de proyecto.

Ruido y vibraciones: Necesidad de cumplir con la actual ordenanza sobre ruido.

Se solicita la ejecución de un mapa de sensibilidad acústica para determinar la necesidad de implantar medidas correctoras como pantallas acústicas en determinados tramos, así como estudios más detallados sobre los impactos por vibración en fase de explotación y se propone la construcción en el tramo de cercanías mediante losa en placa, en lugar de la solución actual con balasto.

En abril de 2006 se emite informe por parte de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya destacando los impactos sobre la hidrogeología y los efectos del ruido como los más importantes del proyecto y solicita estudios detallados complementarios de los mismos para su valoración dentro del procedimiento reglado. Asimismo destaca la necesidad de ampliar la información en referencia a los elementos arqueológicos y paleontológicos que puedan estar presentes en el ámbito de estudio, dentro de los impactos al Patrimonio Cultural.

El 9 de mayo de 2006, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que incluye el proyecto informativo, estudio de impacto ambiental y alegaciones recibidas.

Posteriormente y como contestación a la solicitud antes referida de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, el promotor elabora, en julio de 2006, un estudio específico de hidrogeología en el ámbito de estudio y la interacción de la infraestructura sobre la misma y otro estudio, en octubre de 2006, de vibraciones para la zona de proyecto justificando los niveles de vibración previstos. En este último estudio también se incluye una ampliación de la información en relación

al impacto sobre el Patrimonio Cultural. Ambos estudios se reciben en el Ministerio de Medio Ambiente para su consideración dentro del expediente; teniendo entrada el último de ellos en noviembre de 2006.

En diciembre de 2006 la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya remite un informe a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el que indica que el estudio hidrogeológico de julio de 2006 elaborado por el promotor, así como el estudio complementario de octubre de 2006 que contiene entre otros aspectos el tratamiento del impacto vibratorio y el informe de la Agencia Catalana del Agua sobre el estudio hidrogeológico, dan respuesta de manera satisfactoria a sus solicitudes expresadas en informes anteriores.

4. *Integración de la evaluación.*—Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor y las alegaciones realizadas durante la consulta pública, se determinan a continuación los elementos clave del proceso:

Hidrogeología: La zona se encuentra íntegramente sobre la unidad hidrogeológica constituida por el Acuífero del Llano de Barcelona, aunque se encuentra dentro del límite legislativo establecido para la zona de protección del acuífero del Delta de Besós por el Decreto 328/1998, de 11 de octubre, de la Generalitat de Catalunya, por el que se establecen normas de protección y adicionales en materia de procedimiento en relación con diversos acuíferos de Cataluña.

A partir de la información obtenida sobre la geología de la zona de actuación, se ha determinado que, pese a encontrarse en las proximidades del límite con el acuífero de Besós, esta queda englobada de manera íntegra en la unidad hidrogeológica del acuífero del Llano de Barcelona.

Del análisis del EsIA se deduce que la afección hidrogeológica se centra fundamentalmente en el ámbito de la estación de La Sagrera y rampas de acceso. La solución de dicha afección debe estudiarse de forma conjunta con la futura infraestructura de la L-9 del Metro de Barcelona en la misma zona.

El estudio hidrogeológico realizado muestra la readaptación del flujo producido por el efecto barrera de la estación y línea 9, y cuantifica los ascensos y descensos producidos a cada lado de la estación, restando las piezometrías de efecto barrera a las piezometrías originales.

El criterio fijado para determinar los ascensos/descensos admisibles, consultado con la Agencia Catalana del Agua, ha sido que el valor máximo admisible no supere la mitad de la oscilación media anual de los niveles en la línea de ciudad consolidada, que se sitúa entorno a 1 metro. De este modo, el ascenso/descenso máximo no deberá superar los 50 cm en las líneas de ciudad consolidada definidas aguas arriba y abajo de la estación.

Los resultados de los ascensos y descensos producidos por la presencia de la Estación de Sagrera y Línea 9 muestran que:

El ascenso máximo producido es de 0,65 m, algo superior a la mitad de la variación media estacional. Se produce aguas arriba de la estación, en el contacto pantalla/acuífero.

El descenso máximo es de 0,30 m, inferior al valor máximo admisible.

En las líneas de ciudad consolidada el ascenso y descenso máximo son de 0,50 m y 0,10 m respectivamente. Estos valores no superan el valor máximo admisible, considerándose que el efecto barrera producido es perfectamente asumible.

En el proceso de ejecución del recinto apantallado existirá un instante a partir del cual, el fondo de excavación se situará por debajo de la superficie freática. A partir de este momento la necesidad de agotar el agua presente en el fondo de excavación provocará que la diferencia de niveles piezométricos entre el interior y exterior del recinto genere un flujo hacia el propio fondo. Este flujo ha sido analizado, determinando la influencia en obra de los siguientes aspectos: volumen de agua hacia el fondo de excavación, área afectada por el bombeo y ascensos y descensos generados a lo largo del bombeo.

El resultado de este análisis es el caudal infiltrado al fondo de excavación, que resulta de 12,7 m³/día. Este caudal es por metro de excavación, de modo que si introducimos la longitud total de la excavación obtendremos

el volumen total de agua infiltrado por día. La longitud de la estación susceptible de presentar filtraciones es de 250 m, resultando un caudal total de 3.175 m³/día.

El análisis de la zona de afección del bombeo ha conducido a las siguientes conclusiones:

La estabilización del nivel se produce en poco período de tiempo (entre 1-10 días). De todos modos, se prevé un mayor tiempo de estabilización si se tiene en cuenta la posible anisotropía vertical de la permeabilidad de las formaciones acuíferas. Este es un aspecto que debe ser analizado en el momento que se disponga de los reconocimientos suficientes para obtener esta anisotropía, a través de ensayos de bombeo con piezómetros a diferentes alturas.

El bombeo no provoca captación de agua del mar o una intrusión marina destacable.

Vibraciones: Para evitar los impactos producidos por las vibraciones, el proyecto incluye la construcción de gran parte del trazado con el método de «Vía en Placa». Este sistema consiste en hacer descansar el raíl en una cazoleta existente en una superficie hormigonada, en la cual queda embutida otra pieza de hormigón, la cual queda separada de la placa de hormigón por un elastómetro, que absorbe una buena parte de las vibraciones. De esta manera se evita que las vibraciones se transmitan al terreno y de este a los edificios.

Según el cálculo realizado en el EsIA, todos los valores sonoros previstos en la fase de explotación se encuentran por debajo de los límites establecidos en la legislación de aplicación a la zona del proyecto.

La minoración del impacto vibratorio en la fase de construcción se centrará en el seguimiento de las indicaciones recogidas en las Ordenanzas Municipales de Barcelona en cuanto a la realización diurna de los trabajos (excepto fuerza mayor) de los trabajos potencialmente generadores de vibraciones y al uso de máquinas y herramientas homologadas de acuerdo con las normas de la UE sobre emisión de vibraciones.

5. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones en relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos, este programa considera las fases de ejecución y explotación del proyecto.

Los aspectos objeto de vigilancia son los siguientes:

Jalonamiento de la zona de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

Protección de la calidad del aire.

Conservación de suelos.

Protección de los sistemas fluviales y de la calidad del agua.

Protección y restauración de la vegetación.

Protección de las condiciones de sosiego público.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental del proyecto de «LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo La Sagrera-Nudo de Trinidad. Barcelona» concluyendo que si se autoriza en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsibles impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

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

Madrid, 29 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

