

adoptarse ninguna decisión de reintegro sin que se hubiera dado cumplimiento de dicho trámite.

Si por haberse desarrollado ya las actividades afectadas por estas medidas, no resultara posible su cumplimiento en los términos establecidos, el órgano concedente podrá establecer medidas alternativas, siempre que éstas permitieran dar la difusión de la financiación pública recibida con el mismo alcance de las inicialmente acordadas. En el requerimiento que se dirija por el órgano concedente al beneficiario, deberá fijarse un plazo no superior a quince días para su adopción con expresa advertencia de las consecuencias que de dicho incumplimiento pudieran derivarse por aplicación del artículo 37 de la Ley.

Décima. *Comisión de Seguimiento*.—Para la interpretación del presente convenio, coordinación, impulso y control de las actuaciones de él derivadas, se crea una Comisión de Seguimiento compuesta por dos representantes de la Confederación Hidrográfica del Norte, dos representantes de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias y dos representantes del Ayuntamiento de Mieres.

Este órgano velará por la debida coordinación y participación en la ejecución de las obras, resolviendo las dudas que se presenten en la interpretación del presente Convenio de Colaboración e informará de las posibles incidencias y modificaciones en la ejecución del proyecto.

Undécima. *Vigencia*.—La vigencia del presente Convenio de colaboración se extenderá durante el plazo y en las condiciones establecidas en la cláusula segunda.

Además de lo establecido en la cláusula decimotercera, podrá extinguirse, asimismo, por alguna de las siguientes causas:

- a) El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.
- b) La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentarias que determinen su extinción.
- c) El incumplimiento de cualquiera de sus cláusulas.

En estos casos se establecerá, en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de los trabajos en curso, la forma de terminación de los mismos.

Duodécima. *Jurisdicción*.—Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación, cumplimiento y eficacia del presente Convenio de Colaboración, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula novena, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso Administrativo.

Decimotercera. *Condición resolutoria*.—La efectividad del presente convenio queda sujeta a la condición suspensiva del cumplimiento de los requisitos exigidos para su financiación con cargo a los fondos FEDER de la Unión Europea.

Manifestando su conformidad con todo lo anterior firman el presente documento, por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha reflejado en el encabezamiento.—El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Norte, Jorge Marquín García.—El Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, Francisco González Buendía.—El Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Mieres, Luis María García García.

18653 *RESOLUCIÓN de 21 de septiembre de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Línea Barcelona-Portbou, variante de Figueres (Girona)».*

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

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

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

1. Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

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

El objeto del proyecto es la modificación hacia el oeste del trazado de la línea de ferrocarril Barcelona-Portbou, entre los PP.KK. 242+610 y 251+886 de la vía actual, tramo de vía por el que discurren trenes regionales, de largo recorrido y de mercancías. Este nuevo trazado tendrá una longitud total de 13.760,65 m. Además, el proyecto contempla la creación de una nueva estación en el término municipal (T.M.) de Villafant, lindando con el T.M. de Figueres. Se prevé el desmantelamiento de las infraestructuras abandonadas.

La actuación eliminará la barrera que representa el trazado actual en la población de Figueres. Con el nuevo trazado se consigue una mejora del mismo y la concentración de todas las infraestructuras de transporte al oeste de Figueres (autopista AP-7, línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa) compartiendo ubicación el Puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) del proyecto de construcción de la línea de alta velocidad (LAV) citada y la nueva estación ferroviaria, con lo cual se obtiene una mejora de la interoperabilidad entre los distintos medios de transporte y de las relaciones entre dichos medios.

El nuevo trazado a desarrollar se encuentra en los términos municipales de Vilamalla, El Far de Ampordá, Santa Llogaia d'Alguema, Figueres, Cabanes, Vilafant, Vilabertrán y Peralada, todos en la provincia de Girona.

Las características principales de la nueva infraestructura son: Vía doble con ancho de vía 1.668 mm, distancia entre las vías de 4 m y velocidad máxima 120-160 km/h según tramos, radio mínimo 700 m y pendiente máxima: 13,5 %. Dentro del tramo 2, se plantea la realización de una estación de viajeros, con aparcamiento en superficie.

La nueva estación estará situada en una plataforma elevada sobre las vías de ancho convencional y de ancho UIC proyectadas en el «Proyecto de Construcción de Plataforma en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo Borrásá-Figueres».

El acceso está resuelto mediante un camino que discurre en superficie, paralelo a la reposición del Camí de Figueres, y que pasará por encima de las vías y andenes. El aparcamiento se desarrolla en superficie y tendrá capacidad para 135 vehículos aproximadamente.

El edificio de viajeros se plantea de una altura, con un vestíbulo que da acceso desde la misma cota que la calle. Contará con taquillas, oficinas y zona de embarque previo. Los accesos a los andenes serán mediante escaleras y ascensores.

Este nuevo tramo ferroviario estará alimentado eléctricamente por las mismas subestaciones que existen actualmente (Sant Miguel de Fluvià, P.K. 236+600 y Llança, P.K. 266+350), debido a que la variante no supone un aumento considerable en la longitud original del tramo y, por lo tanto, no requiere la construcción de una nueva subestación.

En lo que se refiere a las alternativas planteadas, el trazado se ha dividido en 4 tramos para facilitar su estudio, estando cada uno de ellos dividido en dos alternativas, bien por tener diferente planta (alternativas 1 y 4), o por tener diferentes rasantes proyectadas (alternativa 3). El tramo 2 es común a todas las alternativas.

Tramo 1. Conexión con vía actual. Lado Barcelona-Girona-estación de Figueras: El trazado parte del P.K. 242+610 de la línea actual Barcelona-Portbou, girando en su desarrollo a izquierdas para llegar a cruzarse con la carretera N-II al sur de Figueres. Posteriormente, mediante sendos viaductos, atravesará la Riera d'Alguema y el río Manol, separándose en el punto final del primer viaducto las alternativas Alt. 1.1 y Alt. 1.2, que componen este primer tramo. Las alternativas se separan para volverse a unir en el final del tramo 1, discurrendo la alternativa 1.2 más próxima al río Manol que la alternativa 1.1.

Tramo 2. Estación de Figueres, tronco común: El tramo 2 discurre paralelo a la línea de alta velocidad. Tiene un carácter eminentemente rectilíneo, finalizando en la nueva estación de Figueres. En su recorrido cruza la carretera del Puig Martí, que une Figueres con Vilafant, y posteriormente se cruzará con la carretera N-260, que une igualmente las dos localidades.

Tramo 3. Estación de Figueres-Vilabertrán: Para este tramo se ha considerado una única planta, asociada a dos situaciones de alzado, la primera de ellas (Alternativa 3.1) contaría con un túnel y un viaducto, y la segunda (Alternativa 3.2) solamente con un túnel. Partiendo de la estación de Figueres el tramo atraviesa en primer lugar la carretera GIP 5106, para inmediatamente, en la alternativa 3.1, discurre en túnel rodeando el castillo de Sant Ferrán y posteriormente, tras salvar la carretera N-II, en la zona norte de Figueres, discurre en viaducto. La longitud del túnel en la alternativa 3.2 es de 1.186,50 m frente a los 1.122,370 m de la alternativa 3.1.

Tramo 4. Vilabertrán-conexión vía actual, lado frontera francesa: Cuenta este tramo con las alternativas 4.1 y 4.2, con dos trazados en planta y alzado diferenciados. Las alternativas se originan tras finalizar el tramo 3, bordeando Vilabertrán por el lado sur. Ambas alternativas discurren muy cercanas al nudo actual existente, formado por la nacional N-260 y la N-II, estando prevista la remodelación del mismo en cualquier caso. Posteriormente, el tramo termina en la conexión con la vía actual.

La alternativa 4.1 tiene un menor desarrollo que la alternativa 4.2 y se incorpora antes al trazado de la vía actual.

A continuación se indican las longitudes totales de las alternativas y de sus túneles y/o viaductos.

Alternativas	Longitud total (m)	Túneles long. (m)	Viaductos long. Tot. (m)
Alternativa 1.1	3.238,13		291,27
Alternativa 1.2	3.285,69		225,00
Alternativa 2	2.429,42		
Alternativa 3.1	3.904,14	1.122,37	675,86
Alternativa 3.2	3.904,14	1.186,50	
Alternativa 4.1	4.132,85		
Alternativa 4.2	4.188,97		

La solución seleccionada en el estudio informativo es la compuesta por las alternativas 1.1.+ 2+3.2+4.2. Dicha solución ha sido modificada por el promotor tras la información pública en el final del tramo 1 e inicio del tramo 2, así como en el tramo 3 (ver. Pto 4.3 de la resolución). Asimismo en el pto 5 de la resolución se establecen condiciones respecto al trazado en lo que se refiere a los tramos 1 y 4.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Del estudio de impacto ambiental se desprenden los datos expuestos a continuación.

Geomorfología: La zona de estudio se caracteriza por suaves relieves, correspondientes al relleno sedimentario de la fosa del Empordá.

Hidrología e hidrogeología: La actuación está comprendida dentro de la Cuenca Hidrográfica del río Muga. En la zona de estudio el cauce más relevante es el río Manol (afluente del Muga) y las rieras D'Alguema y de Figueres.

La calidad de las aguas superficiales es alta.

En cuanto a las características hidrológicas, en torno al área comprendida entre la ciudad de Figueres y los municipios de Vilafant y El Fal d'Empordá, se trata de terrenos calcáreos semipermeables con acuíferos a mayores profundidades que las de cimentación. El drenaje es favorable y únicamente en las proximidades de Figueres se podrían producir zonas de encharcamiento. Una segunda área es la situada contigua a la descrita por el norte, y comprende parcialmente los municipios de Cabanes y Vilabertrán. En ésta, los materiales son permeables con niveles freáticos a escasa profundidad. El drenaje es deficiente en zonas concretas como los depósitos pantanosos del río Muga.

Hidrogeológicamente el área está encuadrada entre tres acuíferos diferentes: Empordá, Figueres y Baix Muga y Fluvià.

Vegetación: El área de estudio tiene el territorio intensamente transformado por el hombre, presentando numerosos cultivos agrícolas y plantaciones de chopos en el río Muga y la riera de Figueres. Destacan una pequeña mancha de coscojar de unos 1000 m² y el pastizal de sustitución del encinar, ambos al noroeste del corredor de estudio a la altura del Castillo de Sant Ferrán, al oeste de la A-7, así como la vegetación de ribera del río Manol (mejor en su margen izquierda) y de la riera D'Alguema, con estructura más simplificada en este caso.

Fauna: Las especies a destacar en la zona, debido a su nivel de protección son: Nutria («Lutra lutra») y murciélago mediterráneo de herradura («Rhinolopus euryale»). Existe presencia de nutria en todo el río Muga y río Manol. Los tramos de río afectados se encuentran incluidos dentro del Plan de Conservación de la Nutria en Cataluña (Orden MAB/138/2002, de 22 de marzo), para los ríos Muga y Manol. La presencia del fraile («Blennius fluviatilis») (citado por la Generalitat de Catalunya entre las especies cuya presencia debe estudiarse) es descartada en la zona del proyecto por el estudio de impacto ambiental.

Paisaje: Las zonas de mayor sensibilidad paisajística son los cauces de los ríos, así como las proximidades del Castillo de Sant Ferrán.

Planeamiento urbanístico e infraestructuras viarias: Las alternativas consideradas atraviesan suelo no urbanizable de interés ambiental en los tramos 1,3, y 4, y suelo urbano en el tramo 2 en las proximidades de la futura estación. Por la comarca del Alt Empordá transcurre la A-7 y la N-II, además de otras carreteras de menor importancia que parten de Figueres hacia Portbou y la Costa Brava, el FF.CC. que atraviesa la comarca y accede a la frontera francesa por Portbou, así como la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa.

Espacios naturales protegidos: No se encuentra ningún espacio de este tipo en el ámbito de estudio. No hay espacios incluidos en Red Natura 2000 en la zona de actuación.

Patrimonio cultural: En el ámbito del proyecto se encuentran tres elementos catalogados como Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN), según con la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán: la Canónica de Santa María de Vilabertrán, localizada en el núcleo urbano de Vilabertrán, el castillo de Palol Sabaldoria en Vilafant y el castillo de Sant Ferrán en Figueres. Asimismo, existe un acueducto parcialmente destruido por la construcción de la A-7, que parte del castillo de Sant Ferrán (Figueres) en dirección noroeste hacia la colina más próxima. Es un acueducto del siglo XVIII, que si bien no es de primera categoría y está afectado por la construcción de la A-7, es conveniente la conservación de lo que queda de él.

No existen a priori impactos sobre el patrimonio arqueológico y etnográfico por ninguna de las alternativas. Todos los elementos inventariados están a distancias superiores a los 150 m, excepto el Yacimiento el Terral en el término municipal de Vilafant, para el que se adoptarán medidas de protección aunque su afección es improbable.

3. Resumen del proceso de evaluación:

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

A) Entrada de documentación inicial. Consultas previas.

La tramitación se inició el 2 de abril de 2003 con el envío de la memoria-resumen por parte de la Dirección General de Ferrocarriles a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Las consultas se iniciaron el 2 de julio de 2003.

B) Relación de consultados y de contestaciones.

En la tabla adjunta se han recogido los 27 organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	-
Delegado del Gobierno en Cataluña	X
Agencia Catalana del Agua	X
RENFE	X
Dirección General de Bosques y Biodiversidad del Departamento de Medioambiente de la Generalitat de Catalunya	-
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya	-
Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya	X
Dirección General de Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya	-
Dirección General de Urbanismo del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya	-
Presidente de la Diputación Provincial de Girona	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Vilabertran	X
Ayuntamiento de Figueres	X
Ayuntamiento de Vilafant	X
Departamento de Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Girona	X
Ayuntamiento de Cabanes	X
Ayuntamiento de Far D'Empordà	X
Ayuntamiento de Santa Llogaia D'Alguema	-
S.E.O	-
DEPANA	-
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (C.E.P.A.)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

Además se recibieron contestaciones del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, la Cámara de Comercio de Girona, el Grupo Municipal de ERC en el Ayuntamiento de Figueres, el Centro Integral de Mercancías y Actividades Logísticas, S.A. (Barcelona) y la Institución Altoempordanesa para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (IADEN).

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

El viaducto sobre el río Manol ha de cumplir las exigencias indicadas por la Agencia Catalana del Agua.

Se ha de valorar la posibilidad de soterramiento de la línea en su trazado actual, así como la posibilidad de desarrollar el trazado por el este de Figueres, en vez de por el oeste, tal y como indica la Dirección General de Carreteras del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, el Ayuntamiento de Cabanes, el Ayuntamiento de Vilabertrán, la Cámara de Comercio de Girona y el Grupo Municipal de ERC.

Los posibles taludes y desmontes pueden causar un grave impacto visual así como un gran volumen de materiales de préstamo y vertedero, especialmente en las proximidades del castillo de Sant Ferrán, según expresa el Ayuntamiento de Cabanes, el Ayuntamiento de Figueres, la Cámara de Comercio, el Grupo Municipal de ERC e IAEDEN.

La actuación puede dar lugar a la afección sonora a las poblaciones más cercanas debido principalmente al tránsito de trenes, tal y como indica el Ayuntamiento de Vilabertrán.

Posible afección por el desarrollo de la actuación a los Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN) Castillo de Sant Ferrán y la Canónica de Santa María.

Aspecto que ha sido reseñado por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, el ayuntamiento de Cabanes y el ayuntamiento de Vilabertrán.

C) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 24 febrero de 2004, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas. Los aspectos más relevantes que se ha considerado que debe incluir el estudio de impacto ambiental, además de dar respuesta a todos los aspectos citados en el apartado anterior, son:

Considerar todas las alternativas planteadas en la fase de consultas, es decir, la variante por el este de Figueres, siguiendo el corredor de la N-II, y el soterramiento de la actual línea de Renfe.

Analizar globalmente todas las infraestructuras proyectadas en la zona: LAV, variante de Renfe, ampliación de la A-7, desdoblamiento de la N-II, variante de la N-260 y línea de alta tensión asociada al TAV, considerando sus interrelaciones y su implantación territorial.

Proponer la ubicación precisa de préstamos y vertederos, incluyendo la valoración ambiental de dichos emplazamientos.

Con fecha 8 de octubre de 2004 se remite al promotor la contestación de la Agencia Catalana del Agua, recibida con posterioridad al traslado de contestaciones de febrero de 2004.

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

3.2.1 Información pública. Resultado.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado del 29 diciembre 2006. Con fecha 22 de mayo de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

Durante el período de información pública se han recibido un total de 2.197 alegaciones, de las que 16 corresponden a organismos públicos y 2.181 a diversas asociaciones, grupos políticos, empresas y particulares.

Las principales conclusiones obtenidas de las alegaciones, relativas a al trazado, fundamentalmente, se resumen a continuación:

Se alega el incumplimiento de las Recomendaciones Técnicas de la Agencia Catalana del Agua.

El promotor indica que posteriormente ha tenido en cuenta las recomendaciones técnicas de la Agencia Catalana del Agua y ha rehecho el Anejo de Hidrología y Drenaje del estudio informativo remitiéndolo el 3 de mayo de 2007 a la propia Agencia para que de su aprobación. También remite copia de las correcciones realizadas a la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Se alega que la variante Oeste presenta desventajas sobre la Este y el soterramiento del trazado actual.

El promotor indica que no se ha planteado la variante Este, así como el soterramiento, ya que se ha considerado más apropiado unificar las dos

estaciones de ferrocarril a las afueras de la ciudad de Figueres, al oeste de la misma.

Se solicita una tercera alternativa en el Tramo 1 que evite la afección al Sector SUP n.º7 «Poliesports».

El promotor propone una modificación del trazado en la que se elimina un tramo recto y se amplía el radio de la curva que ocupa esta zona. Con ello se pretende minimizar las afecciones al sector «Poliesports», a la vez que se aproximan lo máximo posible las dos líneas de ferrocarril, la de ancho ibérico en estudio y la de alta velocidad. No se puede evitar la afección al sector en su totalidad debido a que alejarse de la parcela referida supone un acercamiento a la orilla del río Manol, coincidente prácticamente con la alternativa 1.2 que se ha descartado por razones ambientales.

Se solicita la instalación de barreras de protección para el ruido entre los kilómetros 40+000 y 41+000.

El promotor indica que el estudio de los niveles sonoros y la necesidad de establecer medidas correctoras con precisión será objeto del proyecto constructivo y no del estudio informativo.

Varios ayuntamientos, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas y varios propietarios de fincas en el tramo 3 solicitan la modificación del trazado.

El promotor, tras la información pública, propone desplazar el trazado en el tramo 3, tal y como se solicita, agrupando el mismo con el de la A-26, de próxima construcción. Asimismo propone prolongar el túnel de Sant Ferrán pasando la línea ferroviaria por debajo de la N-IIa.

Se solicita la aproximación del trazado de la línea convencional a la línea de alta velocidad. Se solicita también mayor permeabilidad para el camino de Puig Martí y disminuir los taludes existentes en la zona.

El promotor, tras la información pública, propone desplazar el trazado acercando ambas infraestructuras al final del tramo 1 y principio del 2. La modificación propuesta permite disminuir los taludes en el entorno del camino de Puig Martí y se incluye una pasarela peatonal.

Se solicitan algunos nuevas estructuras transversales de paso o el incremento de sus dimensiones.

El promotor acepta la mayoría de las peticiones e indica que se incorporarán al proyecto constructivo.

Se solicita la sustitución de los terraplenes y estructuras situadas entre los PP.KK. 11+300 y 12+085 por un único viaducto.

El promotor está de acuerdo con la propuesta y propone estudiar su viabilidad técnica en el proyecto constructivo.

Se solicita el estudio de la posibilidad de conexión con el centro Intermodal de Mercancías del Far del Empordà. También se solicita el estudio de un by-pass para el tren de alta velocidad que permita una estación conjunta en el centro de Figueres.

El promotor indica que el citado ramal no es objeto del presente estudio informativo, aunque si se ha comprobado la viabilidad técnica de dicha conexión. Asimismo, indica que se ha previsto la posible conexión con ancho UIC entre la estación de Vilamalla y la de Figueres. El by-pass no lo considera objeto de este estudio informativo.

En el tramo 4.1 se solicita adoptar la alternativa 4.1. o una intermedia entre la 4.1. y la 4.2.

El promotor desestima la propuesta indicando que ambas soluciones tienen una traza muy próxima y que el resultado del estudio multicriterio considera más adecuada la alternativa global 4 (1.1+2+3.2+4.2).

3.2.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.

A) Consultas a Administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 7 de agosto de 2007 se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente el informe de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya en relación con el estudio informativo objeto de esta resolución.

En el informe se especifica que la actuación no se desarrolla sobre ningún espacio protegido; que el municipio de Peralada está declarado como de alto riesgo de incendio forestal (Decreto 64/1995, por el cual se establecen medidas de prevención de incendios forestales); y que el estudio de impacto tiene en cuenta el Plan de Conservación de la Nutria en Catalunya (Orden MAB/138/2002, de 22 de marzo) para los tramos del río Manol y la riera de Àlguema afectados por el proyecto y el río Muga, próximo a las actuaciones.

El informe considera necesario que en el proyecto constructivo se desarrollen con especial atención los siguientes aspectos:

Medidas correctoras de protección acústica y vibraciones. Verificación en la fase de explotación de los niveles previstos y la eficacia de las medidas correctoras que se implanten.

Medidas preventivas y correctoras dirigidas a evitar o reducir el impacto sobre la fauna, considerando especialmente las medidas recogidas en el informe de la Dirección del Medio Natural de la Generalitat de Catalunya al promotor (marzo de 2005) cuando aquel estaba realizando el estudio de impacto ambiental.

Definición en detalle de las medidas necesarias que aseguren la integración paisajística de la obra, especialmente restauración de terraplenes y zonas de ocupación temporal durante las obras.

Definición en detalle de las medidas protectoras y preventivas del impacto sobre la hidrología. Para evitar la afección sobre los acuíferos, deberán estudiarse con más detalle las características litológicas de los substratos atravesados por la traza y ampliarse la información sobre las superficies de recarga de los acuíferos afectados.

Diseñar un plan de tierras de la obra que determine la gestión y destino final de las tierras, priorizando la reutilización de los excedentes.

B) Información complementaria del promotor.

La Dirección General de Ferrocarriles, a solicitud de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite, el 11 de julio de 2007, un informe complementario referente a la elección entre el corredor Este/Oeste de la variante de Figueres, la estación de Figueres y su impacto, la alimentación eléctrica de la línea objeto de resolución y el levantamiento de las vías actuales que quedarán en desuso tras la construcción de la variante. El contenido del informe se expone a continuación:

Elección entre el corredor Este/Oeste de la variante de Figueres: La información que aporta el promotor se encuentra integrada en el punto 4.2 de esta resolución.

Descripción de la estación de Figueres: El contenido de este apartado ha sido integrado en la descripción del proyecto de esta resolución (punto 1.). El promotor aclara en su escrito que la configuración final de la estación, las instalaciones de intercambio modal, las zonas de aparcamiento y los accesos están siendo analizados en coordinación con los ayuntamientos de Vilafant y F y la Generalitat de Catalunya, por lo que no se puede concretar más allá del estudio informativo.

Impacto ambiental de la estación de Figueres. El promotor indica respecto al ruido y vibraciones que se trata de una zona de sensibilidad baja, suelo no urbanizable, y que no será necesario aplicar medidas de protección acústica. El promotor califica de compatibles los impactos de la estación sobre la geología, la hidrología, la vegetación y usos del suelo, el paisaje y el medio socioeconómico, y el impacto sobre el suelo de moderado. Indica también que en el proyecto de construcción se diseñarán las balsas de decantación y de retención de posibles vertidos accidentales.

Subestación de tracción eléctrica: La información aportada se ha integrado en el punto 1 de la presente resolución.

Transformación de las actuales infraestructuras ferroviarias no necesarias por la construcción de la variante: la información aportada se ha incluido en el punto 4.2 de la resolución.

4. Integración de la evaluación:

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental ha valorado las diferentes alternativas en función de los siguientes valores ambientales y sociales:

Tramo 1:

La alternativa 1.2 producirá una mayor alteración del sistema ambiental ligado al río Manol, ya que el cruce del río se realiza más esviado y el trazado discurre más próximo al río durante mayor longitud que en la alternativa 1.1, de modo que las posibilidades de afección al cauce, a la vegetación de ribera y a su fauna asociada son mayores.

La alternativa 1.1 genera un mayor impacto sobre la población por requerir una mayor superficie relativa de expropiación, aunque la diferencia con respecto a la alternativa 1.2 no es significativa.

En la fase de explotación los impactos que se evalúan son los ligados a la interceptación paisajística de la infraestructura y a las molestias que los ruidos y vibraciones pueden causar sobre la población. En este sentido, no existen diferencias significativas entre ambas alternativas; se prevén medidas de integración y de atenuación de ruidos y vibraciones.

Por todo ello, se considera que la Alternativa 1.1 es más favorable en su conjunto que la Alternativa 1.2.

Tramo 2:

Se trata de un tramo común, por lo que no existe alternativa al mismo.

Tramo 3:

Las principales diferencias entre las dos alternativas de este tramo derivan de la solución en viaducto que adopta la 3.1 en el tramo que atraviesa la antigua laguna desecada, y la solución en terraplén que desarrolla la alternativa 3.2 en este mismo lugar. Durante la fase de construcción, esta última origina una mayor ocupación del suelo, una mayor afección a la hidrología subterránea y superficial, como consecuencia de una mayor interceptación de líneas de escorrentía superficial, una mayor ocupación de superficie de infiltración, y un incremento en la magnitud del efecto presa en esta zona inundable.

En la fase de explotación ambas alternativas generan un mismo impacto global aunque hay que destacar que las molestias por ruidos y vibraciones son menores para la alternativa 3.2. Concluye por tanto el promotor que, desde el punto de vista del ruido y vibraciones, la alternativa 3.2 es la más adecuada.

Tramo 4:

En este tramo, las dos alternativas planteadas discurren prácticamente paralelas, adoptando una tipología en planta y alzado muy similar, lo que unido a que los suelos atravesados tienen las mismas características, no ha permitido evidenciar diferencias significativas desde el punto de vista ambiental entre una y otra. En un análisis ambiental, funcional y económico de las diferentes agrupaciones de alternativas, el promotor ha establecido que la más adecuada es la 4.2.

En conclusión, el estudio de impacto ambiental estima que no existen diferencias significativas desde el punto de vista ambiental entre las soluciones propuestas, por lo que el criterio ambiental no es determinante en la selección de la solución más idónea. En el análisis multicriterio del estudio informativo, considerando criterios de funcionalidad, impacto ambiental e inversión, el promotor elige la solución compuesta por las alternativas 1.1+2+3.2+4.2.

Esta solución ha sufrido algunas modificaciones por el promotor tras la información pública en el final del tramo 1 e inicio tramo 2, y en el tramo 3. (ver punto 4.3. de la resolución).

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida y medidas correctoras.

Valoración del corredor Este y de la posibilidad de soterramiento de la línea actual.

El promotor indica que la alternativa Este ha sido considerada en estudios previos al Estudio Informativo, siendo descartada finalmente por las razones que se exponen a continuación:

La alternativa del corredor Este limitaría el crecimiento de Figueres en esta dirección, lo que unido al corredor de alta velocidad por el Oeste, dejaría a la ciudad con un desarrollo urbano muy limitado por ambas barreras ferroviarias. Existe además una alta densidad de asentamientos urbanos afectados por las soluciones que discurren por este corredor.

La alternativa soterrada por el mismo trazado de la línea existente, además de tener un coste desmesurado, no resulta aceptable desde el punto de vista de la funcionalidad ferroviaria por impedir la intermodalidad ferroviaria e imponer una solución de duplicación de las dependencias (edificios, aparcamientos, etc) e instalaciones de control.

El corredor Oeste aprovecharía el pasillo de la alta velocidad, lo que significaría instalaciones comunes respecto a la nueva estación y al PAET, menores afecciones al entorno, menores expropiaciones y, por último, menor coste económico. El crecimiento de Figueres sólo se vería afectado por el Oeste, donde ya existe la barrera de la autopista A-7.

Afección al río Manol. El promotor incorpora los cambios solicitados por la Agencia Catalana del Agua, incluyendo los resultados en el «Anexo de hidrología y drenaje» que se ha remitido a dicha Agencia para su aprobación y que incorporará al proyecto de construcción. Asimismo, el promotor estudiará para el proyecto de construcción, de acuerdo con lo indicado en su informe de las alegaciones, la posibilidad de unificar en un viaducto los terraplenes y viaductos situados entre los PPKK. 11+300 y 12+085.

Afección a la nutria («Lutra lutra»). Los tramos de río afectados se encuentran incluidos dentro del Plan de Conservación de la Nutria en Cataluña (Orden MAB/138/2002, de 22 de marzo), para los ríos Muga y Manol.

El estudio de impacto ambiental incluye las medidas para la protección de la nutria que propone la Dirección General del Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya en su informe para el promotor de marzo de 2005, las cuales son:

Se respetará la vegetación de ribera a lo largo del tramo afectado el río Manol durante la fase de construcción del viaducto. Asimismo, se respetará también el paso del agua en el tramo afectado del río.

Durante la construcción del viaducto sobre el río Manol se evitará la afección al tránsito de la nutria por el agua y por la vegetación.

No se realizarán acopios de tierras ni de ningún otro material, ni se ubicarán instalaciones temporales en las márgenes del río Manol.

En todo momento habrá de respetarse el caudal establecido del agua del río, evitando afectar negativamente a la población de peces y anfibios.

Los estribos del viaducto se ubicarán como mínimo a 10 m de la vegetación de ribera del río Manol, se evitará la construcción de pilas en el cauce y dentro de esta vegetación, permitiéndose así el paso de nutrias y otros mamíferos, y manteniéndose así su función como corredor biológico.

Afección sonora a las zonas habitadas próximas al trazado.

El promotor ha previsto en el estudio de impacto ambiental la instalación de pantallas acústicas siguiendo los siguientes criterios:

Tramo	Afección a zona urbana/urbanizable	Pantallas	Medidas antivibración
1 Alt. 1.1.	Sí	1.700 m	Mantas bajo balastro en zonas no urbanizables. Sistema de losa flotante en zonas urbanizables o urbanas.
2	Sí	1.000 m	
3	No	Se recomienda tratamiento absorbente acústico en la zona del túnel.	
Ambas alternativas			
4	No	No aplica.	

La tipología de las pantallas se establecerá en el proyecto constructivo en base a criterios técnicos y paisajísticos, recomendando: pantallas de hormigón para zonas de carácter urbano no residencial, pantallas combinadas con cristal o metacrilato en zonas de gran densidad de población. Asimismo indica que la ubicación precisa y la longitud exacta de las mismas también serán precisadas en función de los estudios de mayor detalle que se harán para el proyecto constructivo no pudiendo superarse en general los 65 dB (A) diurnos (Ld) ni los 55 dB (A) nocturnos (Ln).

Afección a los Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN) El Castillo de Sant Ferrán (T.M. Figueres) y la Canónica de Santa María (T.M. Vilabertrán) son los BCIN cuyo entorno podría verse afectado paisajísticamente, fundamentalmente en el segundo caso, debido a que en el caso del castillo el trazado en ese tramo discurre por un túnel. La afección al acueducto del siglo XVIII y al yacimiento de El Terrol se evitará o minimizará con las medidas protectoras. El promotor se compromete a realizar prospecciones arqueológicas en la franja de afección del trazado y en las posibles áreas de préstamo y vertido. También se compromete a establecer contacto con la administración competente en materia de educación y cultura de la Generalitat de Catalunya, con el fin de detallar las medidas correctoras a adoptar de cara a la construcción, así como la necesidad de realizar trabajos más precisos, como sondeos o excavaciones arqueológicas. Se llevarán a cabo todas las actuaciones arqueológicas necesarias para confirmar la afección producida por la actuación y garantizar que esta es viable desde el punto de vista arqueológico.

Afección al medio por la ubicación de préstamos y vertederos.

El promotor da prioridad a la reutilización de materiales y a la utilización de canteras y vertederos en explotación, autorizados y con planes de restauración aprobados. Si ello no fuera posible se deberán tramitar los préstamos de acuerdo con la Ley 12/1981 y el Decreto 343/1983 de la Generalitat de Catalunya. En caso de ser necesarias nuevas zonas de vertedero, el promotor propone 8 posibles ubicaciones, que se sitúan fuera de zonas sensibles ambientalmente. Los citados vertederos deben ser autorizados por la Generalitat de Catalunya. El promotor indica que las ubicaciones propuestas constituyen una primera aproximación a la propuesta final que deberá hacerse para el proyecto de construcción, debiendo de tramitarse, en cualquier caso, la autorización pertinente en la Generalitat de Catalunya.

El promotor ha realizado la siguiente estimación referente al material sobrante:

Materiales a vertedero

Alternativas	Aprovechable (m ³)	Vertedero (m ³)	Total (m ³)	
Alternativa 1.	Alternativa 1.1.	47.264	52.919	100.183
	Alternativa 1.2.	46.495	52.426	
Alternativa 2.	Alternativa única.	365.382	366.707	732.088
Alternativa 3.	Alternativa 3.1.	174.225	162.233	336.458
	Alternativa 3.2.	145.849	129.731	
Alternativa 4.	Alternativa 4.1.	0	48.994	48.994
	Alternativa 4.2.	18.030	46.547	

Afección por el abandono del tramo de ferrocarril que, tras la puesta en funcionamiento del nuevo tramo, pasará a estar en desuso.

En su informe de julio de 2007 el promotor indica que, una vez construida la variante y de acuerdo con lo preconizado en el Plan Especial de Infraestructuras de Transporte (PEIT) aprobado por el Gobierno en julio de 2005, los suelos no necesarios para la explotación ferroviaria, que comprenden el trazado actual, entre los PP.KK. 242+610 y 251+886, y las instalaciones y terrenos ocupados por la estación actual de Figueres, serán integrados en la ordenación urbana de esta zona de la ciudad, levantando las actuales instalaciones ferroviarias de acuerdo con el planeamiento que está siendo desarrollado por el ayuntamiento de Figueres.

4.3 Modificaciones de trazado realizadas por el promotor tras la información pública.

El promotor, a la vista de las alegaciones recibidas ha modificado el trazado en dos zonas:

Final del tramo 1 e inicio del tramo 2: Se aproxima el trazado de la línea ferroviaria objeto de estudio a la línea de alta velocidad.

Tramo 3: Se acerca el trazado de la línea ferroviaria a la autovía A-26 proyectada en la zona y se prolonga el túnel de Sant Ferrán pasando la línea ferroviaria por debajo de la carretera nacional N-IIa. La modificación de trazado llega al inicio del tramo 4.

5. Condiciones al proyecto.

En función de los aspectos ambientalmente relevantes puestos de manifiesto a lo largo del proceso de evaluación ambiental y de la documentación generada en él, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas, adicionales a las medidas y condiciones previstas tanto en el estudio de impacto ambiental como derivadas de las alegaciones habidas en la información pública y asumidas por el promotor del proyecto (ver Pto. 3.2.1. de la DIA).

I. El promotor ha adquirido el compromiso (en el informe de alegaciones) de analizar en el proyecto constructivo la posibilidad de unificar algunos de los viaductos y terraplenes situados entre los PP.KK. 11+300 y 12+085, mostrando su acuerdo con la propuesta hecha en la alegación y expresando su intención de estudiar su viabilidad técnica. Dado que también se ha comprometido a adotar las indicaciones de la Agencia Catalana del Agua y del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya (D.G. de Medio Natural, indicaciones asumidas en el estudio de impacto ambiental. Pto. 4.2. de la resolución), el diseño del viaducto sobre el río Manol y de su proceso constructivo se realizará en coordinación con ambos organismos para que sus anteriores indicaciones se concreten en el proyecto constructivo y se adapten a las modificaciones que pudieran producirse si se realizara la mencionada unificación de viaductos y terraplenes.

II. De acuerdo con los resultados del estudio de detalle de ruido que deberá realizarse para el proyecto constructivo, se ajustará la propuesta de medidas realizada en el estudio de impacto ambiental con el objetivo de reducir el impacto acústico y las vibraciones en la fase de explotación del proyecto (pantallas, tratamiento fonoabsorbente en la zona del túnel, juntas de los viaductos, mantas bajo balasto, losa flotante, etc). El estudio acústico y las medidas a implementar deberán cumplir con lo establecido en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla, la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la normativa autonómica al respecto (Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica).

III. La modificación de trazado que propone el promotor tras la información pública entre los PP.KK. 12+000 y 13+000 aproximadamente, desplazando el trazado hacia el sur y hacia el río Manol, tendrá como límite en el desplazamiento aquel que garantice la no afección a la vegetación de ribera más externa de la margen derecha del río ni al ecosistema asociado. Asimismo la zona prevista en el estudio de impacto para instalaciones auxiliares ZA-2 en el tramo 1 (alternativa 1.1) deberá pasar al otro lado de la traza, situándose al norte de ésta y más alejada del río Manol.

IV. Con el objetivo de minimizar la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, la alternativa 4.2 se aproximará lo más posible a la N-260.

V. El proyecto constructivo desarrollará en detalle un proyecto de integración paisajística de la obra, que incluirá las zonas de ocupación temporal, préstamos y vertederos, y prestará especial atención al entorno del castillo de Sant Ferrán y de la Canónica de Santa María de Vilabertrán, así como a los tramos próximos a zonas habitadas.

VI. El proyecto constructivo realizará un estudio más detallado de las afecciones sobre las aguas superficiales y subterráneas para definir con mayor precisión las medidas protectoras o correctoras pertinentes tanto para la fase de obra como para la de explotación. El citado estudio y la definición de las medidas deberán realizarse en coordinación con la Agencia Catalana del Agua.

VII. El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado, se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, elaborado de acuerdo con la Acción COST 341 (1999-2003). Para el diseño y ubicación de estas infraestructuras, se tendrán en cuenta las características de las infraestructuras lineales próximas.

VIII. El promotor elaborará para el proyecto constructivo un plan de tierras de la obra que determine la gestión y destino final de las tierras priorizando la reutilización de excedentes.

IX. La presente resolución incluye la estación de Figueres si se ejecuta de acuerdo con las características y dimensiones que figuran en el estudio informativo y que se recogen en el punto 1 de esta resolución a partir de la información suministrada por el promotor. Cualquier cambio a este respecto deberá someterse a evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente. Asimismo, la ejecución del proyecto correspondiente al estudio informativo evaluado implica, de acuerdo con la información suministrada en julio de 2007 por el promotor, el desmantelamiento de la vía actual.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental recoge las directrices del programa de vigilancia ambiental que deberá ser incorporado al proyecto constructivo. Este programa tendrá como objetivo principal el seguimiento y control de los impactos y la comprobación de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o si fueran insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contempla la redacción y emisión de diferentes informes, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación, donde se recojan los resultados de los diferentes trabajos de vigilancia y seguimiento. El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, prestando especial atención a los aspectos expuestos a continuación.

En la fase de obras: Calidad del aire, ocupación y movimientos de tierras, protección de cauces, retirada de tierra vegetal, protección de la fauna, protección de zonas sensibles (por su vegetación, fauna, interés hidrológico, interés cultural o proximidad a zonas habitadas) y labores de restauración.

En la fase de explotación: Nivel de ruidos y vibraciones y eficacia de las medidas correctoras adoptadas, eficacia de las medidas de protección para la fauna, (incluyendo las relativas a permeabilidad de la infraestruc-

tura y prevención de la mortandad causada por ella) y verificación de la integración paisajística de la obra.

Se redactarán informes previos al inicio de las obras, al acta de conformidad del replanteo, periódicos ordinarios trimestrales, particulares por incidencias ambientales o partes de no conformidad, un informe final de la fase de obras previo al acta de recepción de la obra y, para la fase de explotación, informes anuales durante al menos los tres primeros años. Todos estos informes se remitirán al organismo competente en la vigilancia ambiental, la Dirección General de Ferrocarriles y quedarán a disposición de las autoridades competentes que lo soliciten. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al estudio informativo 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 20 de septiembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto del estudio informativo «Línea Barcelona-Portbou, variante de Figueres (Girona)» concluyendo que siempre y cuando se autorice la solución propuesta por el promotor (1.1+2+3.2+4.2) con las modificaciones realizadas por éste tras la información pública, con lo especificado en su informe de julio de 2007 y con las condiciones de la presente resolución, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 21 de septiembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

