

I. MEMORIA

1.1. ANTECEDENTES

- 1.1.1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL
- 1.1.2. ANTECEDENTES DE TRAMITACIÓN
- 1.1.3. INFORMES Y ALEGACIONES AL TRAZADO DEL ESTUDIO INFORMATIVO
- 1.1.4. ANTECEDENTES DEL PRESENTE DOCUMENTO

1.2. OBJETO DE LA PROPUESTA

- 1.2.1 PROPUESTA DE MODIFICACIONES DE ABRIL DE 2004
- 1.3.1 PROPUESTA DE MEJORA DE ABRIL DE 2005

1.3. CONCLUSIÓN

II. ANÁLISIS DE IMPACTO DEL TRAZADO DE LA LAV SOBRE LA CONECTIVIDAD EN LA PROVINCIA DE GIRONA Y MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE MEJORA DEL TRAZADO PROPUESTAS POR LA DIPUTACIÓ DE GIRONA

III. FICHAS – RESUMEN ACTUACIONES TABLA – RESUMEN ACTUACIONES

IV. PLANOS

1. PLANO DE CONJUNTO

- 1.1 PLANOS GUÍA
- 1.2 PLANOS DE CONJUNTO. OBRAS DE FÁBRICA

2. PLANTA GENERAL TÉRMINOS MUNICIPALES

- 2.1 PLANTA T.M. RIELLS I VIABREA
- 2.2 PLANTA T.M. SANT FELIU DE BUIXALLEU
- 2.3 PLANTA T.M. HOSTALRIC
- 2.4 PLANTA T.M. MASSANES
- 2.5 PLANTA T.M. MAÇANET DE LA SELVA
- 2.6 PLANTA T.M. RIUDARENES
- 2.7 PLANTA T.M. SILS
- 2.8 PLANTA T.M. VILOBÍ D'ONYAR
- 2.9 PLANTA T.M. RIUDELLOTS DE LA SELVA
- 2.10 PLANTA T.M. AIGUAVIVA
- 2.11 PLANTA T.M. FORNELLS DE LA SELVA
- 2.12 PLANTA T.M. VILABLAREIX
- 2.13 PLANTA T.M. SARRIÀ DE TER
- 2.14 PLANTA T.M. SANT JULIÀ DE RAMIS
- 2.15 PLANTA T.M. PALOL DE REVARDIT
- 2.16 PLANTA T.M. CORNELLÀ DE TERRI
- 2.17 PLANTA T.M. VILADEMULS
- 2.18 PLANTA T.M. BÀSCARA
- 2.19 PLANTA T.M. PONTÓS
- 2.20 PLANTA T.M. GARRIGÀS
- 2.21 PLANTA T.M. BORRASSÀ
- 2.22 PLANTA T.M. SANTA LLOGAIA D'ÀLGUEMA
- 2.23 PLANTA T.M. VILAFANT
- 2.24 PLANTA T.M. LLEERS
- 2.25 PLANTA T.M. PONT DE MOLINS
- 2.26 PLANTA T.M. BIURE
- 2.27 PLANTA T.M. DARNIUS
- 2.28 PLANTA T.M. CAPMANY
- 2.29 PLANTA T.M. AGULLANA
- 2.30 PLANTA T.M. LA JONQUERA

1.1.- ANTECEDENTES

1.1.1.- Declaración de Impacto Ambiental

El 26 de septiembre de 2001 se publica en el BOE núm. 231 la Resolución de 25 de septiembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la “Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Barcelona - frontera francesa. Subtramo Llinars del Vallès - frontera francesa” de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

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

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

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

Examinando la documentación contenida en el expediente, incluyendo el documento presentado por el Consell Comarcal del Pla de l'Estany con posterioridad a la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el Estudio Informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la integrada por (...) la Solución Base (hasta el pk 92+500, donde se inicia la Variante del Pla de l'Estany, excluyendo el subtramo de Gerona entre los pp.kk. 77+000 al 92+500), la Variante del Pla de l'Estany, la Solución Base (desde el pk 110+500 hasta 115+000), la Variante de Figueres este y la Solución Base (desde 127+000

hasta el final del trazado), incluyendo en ellas las modificaciones exigidas en la condición 1. de Adecuación Ambiental del proyecto.

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

- 1. Adecuación Ambiental del proyecto*
- 2. Protección de espacios propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria, protegido por la Ley 12/1985, de la Generalitat de Catalunya, y de las zonas de corredor biológico. Medidas Compensatorias*

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 1997/1995, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, que exige prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos, y de acuerdo también con lo previsto en el Real Decreto 1131/1988, se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión(...).

A estos efectos y dado que la fragmentación de los proyectos de construcción invalidaría el estudio a ese nivel de las medidas mitigadoras y compensatorias necesarias, al fragmentarse excesivamente desde el punto de vista ambiental el ámbito de actuación, durante la elaboración de los proyectos de construcción se redactará un proyecto global, para todo el trazado, de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección que comporta el crece de la infraestructura en el entorno de los tramos afectados de las citadas rieras y corredores. Dicho proyecto deberá estar terminado con anterioridad a la aprobación de cualquier Proyecto de Construcción de la totalidad del trazado del Estudio Informativo, y los resultados del citado proyecto global deberán incorporarse a los proyectos correspondientes con el mismo nivel de definición que el proyecto de construcción. Para cada medida mitigadora y compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que reduce o compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia. Las medidas que se adopten deberán tener presentes principalmente las especies de fauna y flora relevantes en cada uno de los espacios afectados y la funcionalidad de éstos: corredor biológico, hábitat para especies migratorias, etc. Las medidas que se propongan deberán establecerse en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalidad de Cataluña, como responsable de la gestión de los citados espacios, y contar con su informe favorable.

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

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

1. Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido en la condición 5, sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de la presente Declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual Barcelona-Figueras, además de definirse y ejecutarse las medidas correctoras necesarias para hacer permeable la nueva infraestructura, se definirán y ejecutarán, como medidas compensatorias, las necesarias para hacer más permeable la línea férrea actual. Por el mismo motivo, se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo en la autopista A-7. Asimismo, el estudio requerido analizará y presupuestará otras actuaciones tendentes a mejorar la conectividad entre ambos espacios protegidos. (...).
2. Si como resultado del estudio exigido en la condición 5, se confirma la afección al hábitat del aguilucho cenizo, se estudiarán y ejecutarán las actuaciones necesarias para incrementar el hábitat óptimo de la especie en una superficie igual al doble de la afectada por la traza.
3. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación

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

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

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

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

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

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, caso de ser necesario, siembra, abonado (utilizando prioritariamente compost procedente de fangos de las depuradoras de aguas residuales) y riego periódico. Los restos vegetales procedentes del despeje y desbroce deberán triturarse e incorporarse a las tierras a utilizar en la restauración.

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

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. En las zonas boscosas la apertura de nuevos caminos tendrá que ser justificada antes de la aprobación del Proyecto de Construcción

4. Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico

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

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

Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces del entorno, mediante barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.(...).

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

Con anterioridad a la aprobación del Proyecto de Construcción se realizará un estudio detallado de los posibles acuíferos afectados por la excavación, especialmente en el caso de los túneles, y se propondrán medidas preventivas, correctoras y compensatorias de las afecciones que se detecten, incorporándolas al Proyecto de Construcción y al Plan de Vigilancia Ambiental. Si la excavación de los túneles provocase surgencias de agua, los caudales generados se repartirán por las cuencas afectadas en función de los caudales iniciales.

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

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de Aguas, y sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1, 2, 3 y 5 sobre protección de la vegetación de ribera.

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

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

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

5. Protección de la fauna

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental pone de manifiesto la posible existencia en el área de estudio de especies protegidas, pero no aporta datos concretos sobre localización que permitan definir medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección a las mismas, con anterioridad a la aprobación de cualquiera de los Proyectos de Construcción de todo el tramo objeto de la presente Declaración, se completará el citado estudio y se definirán las medidas correctoras y compensatorias correspondientes, con especial atención a la protección de la nutria, especie que motivó la declaración del ENP Riera de Arbúcies. (...). Se maximizará la distancia de los estribos a la vegetación de ribera, evitando o, en su defecto, minimizando la afección de las pilas sobre ésta y la alteración del lecho del cauce.

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

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

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

Con objeto de minimizar el efecto barrera de la nueva infraestructura, mientras se desarrollan los Proyectos de Construcción, se realizará un estudio de corredores de forma conjunta para todo el tramo objeto de Declaración, incorporando a los correspondientes Proyectos de Construcción, antes de la aprobación de cualquiera de ellos, las medidas que se deriven del estudio con el grado de Proyecto de Construcción. Por tanto, se realizará un estudio a escala 1:5.000, en el entorno de la solución elegida, tanto de los corredores que a grandes rasgos se identifican en el Estudio de Impacto Ambiental como de otros que pudieran no haber sido identificados, incluyendo un estudio de las costumbres de las especies que utilizan estos corredores. Este estudio deberá tener en cuenta el efecto sinérgico con las infraestructuras ya existentes que comparten el mismo corredor (autopista A-7 Barcelona-Frontera francesa, actual línea ferroviaria Barcelona-Figuera, y carretera C-251 en el tramo Sant Celoni-Hostalric). (...) De los resultados de este estudio se inferirán el sobredimensionado y adaptación de determinadas obras de drenaje y los necesarios pasos de fauna específicos, incluyendo, si fueran necesarios, pasos superiores, así como pasos de nutria para evitar atropellos (actualmente es una de las causas más importantes de mortandad de la especie). En cualquier caso, y sin menoscabo de las inferiores distancias de separación que se deriven del estudio exigido, se garantizará una distancia máxima de separación entre pasos para fauna de dos kilómetros (...). A los efectos de conteo de la distancia mínima primeramente citada, se considerarán como pasos de fauna todos los viaductos, túneles y obras de paso de cauces con dimensiones iguales o mayores que 4 metros de alto x 7 metros de ancho siempre que la vía no discorra adosada o muy próxima a otra infraestructura lineal.

Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía. Este incluirá estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan quedado atrapados dentro de la franja cerrada de la vía, así como las estructuras necesarias para dirigirlos hacia los pasos de fauna y obras de drenaje. Se prestará especial atención al diseño de los cerramientos en los estribos de los viaductos que cruzan los ríos Fluvià, Muga y sus respectivos afluentes, para impedir el acceso de las nutrias a la plataforma. Todo ello se realizará en consulta con la Dirección General de Patrimonio Natural y Medio Físico de la Generalidad de Cataluña.

Las obras de drenaje se adecuarán para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se evitará el uso

de tubos de chapa metálica corrugada; se estudiará ampliar sus dimensiones, para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna, y se restaurará la vegetación del entorno del drenaje adaptado.

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

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

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

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

El Proyecto de Construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido (...).

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

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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

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

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

En ninguna de las zonas se superará la $L_{máx}$ de 85 dB(A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento enviará una copia de este estudio a la comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte, el Proyecto de Construcción deberá definir los recorridos de la maquinaria y de los vehículos pesados, así como el emplazamiento de las instalaciones de obra y demás estructuras temporales, de forma que se minimice el impacto acústico sobre la población y la fauna. En este sentido, tal como establece el Estudio de Impacto Ambiental, el tráfico de vehículos pesados deberá alejarse de las zonas urbanas y deberá establecerse un calendario de obra en las zonas de mayor sensibilidad faunística definidas con base en el estudio requerido en la condición 4.

7. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

En coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del Proyecto de Construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el Proyecto de Construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento

arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

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

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

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

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

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

territorio potencialmente receptor en niveles de idoneidad ambiental para su utilización como vertedero.

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

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 m³ vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

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

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

Se elaborará un proyecto de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra, como los taludes en desmote y terraplén de mayor altura, embocaduras de túneles, obras de fábrica, pasos sobre ríos y cauces menores y, de acuerdo con lo especificado en las condiciones 3, 4 y 5 (...). Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, como es el caso de las áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmote en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar

atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos, como en el caso de afección a rieras, torrentes, áreas boscosas, afección a edificaciones, posibles corredores faunísticos o zonas naturales especialmente bien conservadas. En este caso se considerará la conveniencia, para minimizar la ocupación, de utilizar muros verdes, empleando en los taludes de pendientes superiores a las citadas mantas orgánicas, celdas y otras técnicas de bioingeniería para garantizar su total revegetación.

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

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

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

11. Seguimiento y vigilancia

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

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

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

Objetivo de control establecido

Actuaciones derivadas del control

Lugar de la inspección

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico

Parámetros sometidos a control

Umbrales críticos para esos parámetros

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

Documentación generada por cada control

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

El Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia

Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el Proyecto de Construcción cumple la presente Declaración, especialmente en lo que se refiere a minimización de la afección a la riera de Santa Coloma; delimitación y autorización de zonas de vertederos, préstamo, caminos de obra e instalaciones auxiliares; así como medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

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

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

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

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

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

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

Informe sobre los niveles, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 10 y, en su caso reposición de marras realizada.

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

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

12. Documentación adicional

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Definición de las medidas correctoras

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

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

1.1.2.- Antecedentes de tramitación

El 13 de noviembre de 1998 se publica en el BOE núm. 272 el Anuncio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por el que se somete al trámite de información pública el estudio informativo "Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres"

El 12 de octubre de 2001 se publica en el BOE núm. 245 la Resolución del 10 de octubre de 2001 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se aprueba el expediente de información pública del "Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Barcelona - frontera francesa" y se aprueba definitivamente el trazado del tramo: Figueres - frontera francesa del "Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Barcelona - frontera francesa".

El 19 de octubre de 2002 se publica en el BOE núm. 251 el Anuncio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por el que se somete al trámite de información pública el estudio informativo "Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d'Onyar - Sant Julià de Ramis".

El 1 de marzo de 2003 se publica en el BOE núm. 52 la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del 17 de febrero de 2003, por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el trazado del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramo: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres.

El 22 de julio de 2003 se publica en el BOE núm. 174 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 7 de julio de 2003, por la que se abre a Información Pública correspondiente al expediente de Expropiación Forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Sant Celoni - Riells i Viabrea . Términos municipales de Gualba, Sant Celoni y Riells.

El 22 de julio de 2003 se publica en el BOE núm. 174 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 7 de julio de 2003, por la que se abre a Información Pública correspondiente al expediente de Expropiación Forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Sils - Riudellots de la Selva. Términos municipales de Vilobí d'Onyar, Sils y Riudarenes.

El 25 de julio de 2003 se publica en el BOE núm. 177 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 14 de julio de 2003, por la que se abre a Información Pública correspondiente al expediente de Expropiación Forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Riells - Massanes. Términos municipales de Hostalric, Massanes, Riells (municipio), Sant Feliu de Buixalleu y Sant Celoni.

El 6 de octubre de 2003 se publica en el BOE núm. 239 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 22 de septiembre de 2003, fijando fecha para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación en el Expediente de expropiación forzosa motivado por las obras del Proyecto del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): "Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Llinars del Vallès - Riells i

Viabrea” en los términos municipales de Gualba (Barcelona), Riells i Viabrea (Girona) y Sant Celoni (Barcelona).

El 6 de octubre de 2003 se publica en el BOE núm. 239 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 22 de septiembre de 2003, fijando fecha para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación en el Expediente de expropiación forzosa motivado por las obras del Proyecto del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Riells i Viabrea - Massanes” en los términos municipales de Sant Celoni (Barcelona) y Riells i Viabrea (Girona).

El 21 de octubre de 2003 se publica en el BOE núm. 252 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 7 de octubre de 2003, fijando fecha para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación en el Expediente de expropiación forzosa motivado por las obras del Proyecto del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Sils - Riudellots” en los términos municipales de Riudarenes, Sils y Vilobí d’Onyar.

El 4 de diciembre de 2003 se publica en el BOE núm. 290 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 18 de noviembre de 2003, por la que se abre información pública y se convoca para el levantamiento de las Actas Previas a la Ocupación de los bienes y derechos afectados por las obras del “Proyecto Básico del entorno sur del túnel de Le Perthus”. Término Municipal de La Jonquera (Girona).

El 10 de febrero de 2004 se publica en el BOE núm. 35 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 2 de febrero de 2003, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma del tramo: Riudellots, C/ Joan Torro de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 10 de febrero de 2004 se publica en el BOE núm. 35 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 2 de febrero de 2003, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma del tramo: calle Joan Torro - Plaza Salvador Dalí (Girona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 10 de febrero de 2004 se publica en el BOE núm. 35 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 2 de febrero de 2003, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de los túneles urbanos y la estación de Girona de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 13 de abril de 2004 se publica en el BOE núm. 89 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 30 de marzo de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Massanes - Maçanet. Provincia de Girona.

El 14 de abril de 2004 se publica en el BOE núm. 90 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 30 de marzo de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Maçanet – Sils. Provincia de Girona.

El 20 de abril de 2004 se publica en el BOE núm. 96 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 1 de abril de 2004, por la que se abre a información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Massanes - Maçanet” en los términos municipales de Maçanet de la Selva y Massanes.

El 20 de abril de 2004 se publica en el BOE núm. 96 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 2 de abril de 2004, por la que se abre a información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Maçanet - Sils” en los términos municipales de Maçanet de la Selva, Riudarenes y Sils.

El 14 de mayo de 2004 se publica en el BOE núm. 117 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 10 de mayo de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia al proceso de expropiación de los bienes y derechos afectados por las obras de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona -frontera francesa. Tramos: Riudellots de la Selva – Figueres.

El 2 de junio de 2004 se publica en el BOE núm. 133 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 21 de mayo de 2004, fijando fecha para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación en el Expediente de expropiación forzosa motivado por las obras del Proyecto del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Massanes - Maçanet” en los términos municipales de Massanes y Maçanet de la Selva.

El 9 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 165 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 1 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma del tramo: Riudellots - C/ calle Joan Torro de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 9 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 165 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 1 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras de plataforma del tramo: C/ calle Joan Torro - Plaza Salvador Dalí (Girona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 9 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 165 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 1 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto y control de las obras los túneles urbanos y la estación de Girona de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 9 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 165 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 1 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Massanes - Maçanet". Provincia de Girona.

El 9 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 165 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 1 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Maçanet - Sils". Provincia de Girona.

El 21 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 175 la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Dirección General de Ferrocarriles,, por la que se anuncia la adjudicación de la " Concesión para la construcción y explotación de las obras de la sección internacional Figueres – Perpiñan de la línea ferroviaria de alta velocidad entre España y Francia.

El 30 de julio de 2004 se publica en el BOE núm. 183 la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Dirección General de Ferrocarriles,, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del estudio informativo " Línea Barcelona – Portbou. Variante de Figueres".

El 4 de agosto de 2004 se publica en el BOE núm. 187 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 30 de julio de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Sant Julià de Ramis - Pontós de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 5 de agosto de 2004 se publica en el BOE núm. 188 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 16 de julio de 2004, por la que se abre a información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa que se tramita con motivo de las obras del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): "Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Riells - Massanes" en los términos municipales de Riells i Viabrea y Massanes.

El 10 de agosto de 2004 se publica en el BOE núm. 192 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 30 de julio de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia al proceso de expropiaciones de los bienes y derechos afectados por las obras de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Riudellots de la Selva – Figueres.

El 29 de setiembre de 2004 se publica en el BOE núm. 235 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 27 de setiembre de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Sarrià de Ter – Sant Julià de Ramis de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 27 de octubre de 2004 se publica en el BOE núm. 259 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 18 de octubre de 2004, fijando fecha para el levantamiento de Actas Previas a la Ocupación en el Expediente de expropiación forzosa motivado por las obras del Proyecto del Ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF): "Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Tramo: Maçanet - Sils" en los términos municipales de Maçanet de la Selva, Riudarenes y Sils.

El 11 de noviembre de 2004 se publica en el BOE núm. 272 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 5 de noviembre de 2004, por la que se anuncia la licitación por el sistema de concurso y por el procedimiento abierto del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Pontós - Figueres de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 22 de noviembre de 2004 se publica en el BOE núm. 281 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 11 de noviembre de 2004, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de plataforma del tramo: Sant Julià de Ramis – Pontós de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

El 28 de diciembre de 2004 se publica en el BOE núm. 312 la Resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 16 de julio de 2004, por la que se abre a información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa que se tramita con motivo de las obras de TP Ferro, Sociedad Anónima en su calidad de sociedad adjudicataria de la concesión del proyecto, construcción, mantenimiento y explotación de la sección internacional entre Figueres y Perpiñan de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad, " Proyecto Básico de la Sección Internacional entre Figueres y Perpiñan. Subtramo obras exteriores lado España" en los términos municipales de La Jonquera, Agullana, Capmany, Darnius, Biure y Pont de Molins.

El 25 de enero de 2005 se publica en el BOE núm. 21 la Resolución del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) de 11 de enero de 2005, por la que se anuncia la adjudicación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del proyecto de

plataforma del tramo: Sarrià de Ter – Sant Julià de Ramis de la Línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa.

1.1.3.- Informes y alegaciones al trazado del Estudio Informativo

La Diputación de Girona presenta el 22 de diciembre de 1998 la Moción Institucional con motivo de la exposición al público del proyecto de la línea de alta velocidad de Madrid a la frontera francesa.

El Consell Comarcal del Pla de l'Estany presenta el 15 de diciembre de 1999 como la propuesta de la Variante del Pla de l'Estany.

El Ayuntamiento de Sant Feliu de Buixalleu presenta el 19 de diciembre de 1998 alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres”.

El Ayuntamiento de Sant Feliu de Buixalleu notifica el acuerdo de Pleno del día 26 de enero de 1.999 por el que se aprueba y asume íntegramente el informe elaborado por el arquitecto Albert Pla Gisbert de fecha de 26 de enero de 1.999 titulado “Incidencia LAV en el municipio de Sant Feliu de Buixalleu. Memoria. Afectaciones y soluciones propuestas”.

El 20 de diciembre de 2002 el Ayuntamiento de Sant Feliu de Buixalleu remite el informe del arquitecto municipal David Gómez Puigcercós, “Informe sobre las incidencias que conlleva la realización de la línea de alta velocidad (TGV) en Sant Feliu de Buixalleu”, al Ministerio de Fomento y al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

El 30 de abril de 2003 el Ayuntamiento de Sant Feliu de Buixalleu interpone ante la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional recurso contencioso administrativo en contra de la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el trazado del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres.

El 19 de septiembre de 2003 el Ayuntamiento de Sant Feliu de Buixalleu remite el Informe técnico de alegaciones al trazado de la LAV a su paso por el término municipal de Sant Feliu de Buixalleu, redactado por Norbert Torres i Pugès, Ingeniero de caminos, canales y puertos de DOPEC Ingeniería i Arquitectura, al Ministerio de Fomento como complemento de las alegaciones efectuadas el 14 de Agosto de 2003.

El 13 de enero de 2004, mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno, se siguen reiterando que se resuelvan las medidas pendientes y que se libre al Ayuntamiento la documentación de la que todavía no dispone.

El 13 de enero de 2004, mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno, se resuelve ampliar el recurso contencioso administrativo ya interpuesto, donde constan relacionadas y transcritas literalmente todas las medidas para disminuir el impacto de la infraestructura al municipio, que todavía quedan por adoptar e introducir en el proyecto constructivo.

El Ayuntamiento de Hostalric presenta el 29 de agosto de 2003 alegación a la Resolución del Ministerio de Fomento de 11 de julio por la que se abre información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa, adjuntando informe del arquitecto técnico municipal Xavier Calabuig i Serra y de Equip Tècnic Santandreu S.A.

El Ayuntamiento de Massanes presenta el 12 de enero de 1999 alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres”, adjuntando Informe Técnico del arquitecto municipal Luis Cot Privat al Estudio Informativo.

El Ayuntamiento de Massanes presenta el 8 de agosto de 2003 alegación a la Resolución del Ministerio de Fomento de 11 de julio por la que se abre información pública correspondiente al expediente de expropiación forzosa.

El Ayuntamiento de Riudarenes presenta en diciembre de 1998 las alegaciones de los particulares al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres”

El Ayuntamiento de Riudarenes presenta escrito el 12 de mayo de 2003 en respuesta al escrito de Diego Gómez Sánchez, Director de Proyectos y Programación del GIF de 23 de abril de 2003, presentando al ayuntamiento el “Proyecto de construcción de plataforma de Reposición de carretera del ayuntamiento de Riudarenes”.

El Ayuntamiento de Sils presenta el 28 de diciembre de 1998 las alegaciones al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d'Onyar y Pla de l'Estany - Figueres”

El Ayuntamiento de Riudellots de la Selva presenta, como alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d'Onyar - Sant Julià de Ramis”, el Informe Técnico del Arquitecto Municipal Gerard Carreres i Comes del 28 de octubre de 2002.

El Ayuntamiento de Fornells de la Selva presenta, como alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d'Onyar - Sant Julià de Ramis”, el Informe Técnico del Arquitecto Joaquim Bover i Busquet del 12 de diciembre de 2002.

El Ayuntamiento de Aiguaviva presenta el 17 de diciembre de 2002 alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d'Onyar - Sant Julià de Ramis”, adjuntando Informe Técnico del arquitecto Narcís Romagós i Planas de 23 de noviembre de

2002., y las Reflexiones respecto del paso de la LAV por el término municipal de Aiguaviva del Ingeniero Agrícola Joan Font i Turrats.

El Ayuntamiento de Vilablareix presenta el 22 de noviembre de 2002 alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d’Onyar - Sant Julià de Ramis”, adjuntando informe técnico redactado por el Ingeniero de caminos, canales y puertos Albert Casajuana i Palet de 14 de noviembre de 2002.

El Ayuntamiento de Vilablareix presenta el 18 de diciembre de 2002 el acuerdo de la Comisión de Gobierno sobre la aprobación del informe y documentación gráfica de la Propuesta de trazado de la segunda Variante de la Estación de Mercancías.

El pleno del Ayuntamiento de Sarrià de Ter aprueba el día 25 de noviembre de 2002 alegaciones al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa, a su paso por el término municipal de Girona. Tramo: Vilobí d’Onyar - Sant Julià de Ramis”.

El Ayuntamiento de Sant Julià de Ramis suscribe las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Sarrià de Ter.

El Ayuntamiento de Palol de Revardit presenta alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d’Onyar y Pla de l’Estany - Figueres”, el 13 de Enero de 1999.

El Ayuntamiento de Santa Llogaia d’Àlguema presenta el 11 de enero de 1999 alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d’Onyar y Pla de l’Estany - Figueres”, adjuntando Informe Técnico del Arquitecto Técnico Municipal Pere Ribot Panosa e Informe sobre el Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental de la LAV Madrid - Frontera Francesa en el Término Municipal de Santa Llogaia d’Àlguema del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Martí Corominas Blanch.

El Ayuntamiento de Vilafant presenta como alegación al Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d’Onyar y Pla de l’Estany - Figueres” el Informe de diciembre de 1998 sobre el Trazado de la Línea de Alta Velocidad de Barcelona a Francia en su paso por Vilafant del Arquitecto Municipal Lluís Gratacós Soler.

En diciembre de 1996 María Teresa Genís y Joan Badia - Homs redactan el informe del “Pla Especial de protecció de la zona de Palol Sabaldòria” del Término Municipal de Vilafant. Se presenta el proyecto LIFE de la UE de “Revalorización medioambiental, social y turística de la cuenca del Manol”. En este proyecto se *plantea actuar sobre la cuenca hidrográfica del río Manol con el objetivo de recuperar sus valores naturales, así como su posterior aprovechamiento social y turístico. El río Manol es uno de los principales activos naturales de*

la comarca del Alt Empordà desarrollando una importante función de conexión biológica que une el interior montañoso de la comarca con los humedales del parque natural de los Aiguamolls de l’Empordà.

El Ayuntamiento de Llers presenta al Consell Comarcal de l’Alt Empordà la relación de núcleos habitados y mansos del municipio afectados acústicamente por el paso de la línea de LAV el 17 de Mayo de 2001.

El Ayuntamiento de La Jonquera presenta alegación al trazado del Estudio Informativo “Línea de alta velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - frontera francesa. Subtramos: La Roca del Vallès - Vilobí d’Onyar y Pla de l’Estany - Figueres” el 12 de enero de 1999.

1.1.4.- Antecedentes del presente documento

El Consell d’Iniciatives Locals pel Medi Ambient de les Comarques de Girona - CILMA - es una asociación de entidades locales constituida el año 1999, cuyos objetivos genéricos son trabajar conjuntamente los aspectos ambientales y de sostenibilidad de los distintos municipios adheridos. En la actualidad el CILMA está formado por 160 entes locales, que se reparten entre 151 ayuntamientos, 8 consejos comarcales y la propia Diputación de Girona, que fue la institución impulsora de la entidad.

En el transcurso del año 2002, los ayuntamientos de la provincia de Girona afectados por el paso de la Línea de Alta Velocidad consensuaron que sea precisamente esta entidad la que actúe como interlocutor único ante el Ministerio de Fomento para redefinir una propuesta de trazado, la cual, a partir del proyecto inicial redactado por la autoridad competente, minimice los problemas ambientales y socioeconómicos que se deriven y satisfaga las demandas del conjunto de los municipios que soportan dicha infraestructura.

Después de algunas conversaciones previas del presidente del CILMA, Sr. Miquel Noguer y el Secretario de Infraestructuras Sr. Benigno Blanco, se acordó la redacción del documento de “Propuesta de modificaciones presentada por los ayuntamientos afectados en el tramo de la LAV Riells i Viabrea – frontera francesa”.

El 24 de abril de 2004, en el marco de la Asamblea General del CILMA, se aprobó el documento final de dicha propuesta.

1.2.- OBJETO DE LA PROPUESTA

1.2.1.- PROPUESTA DE MODIFICACIONES DE ABRIL DE 2004

El objeto del documento de “Propuesta de modificaciones presentada por los ayuntamientos afectados en el tramo de la LAV Riells i Viabrea - Frontera francesa” es definir una propuesta de mejoras sobre el trazado e introducción de medidas correctoras al proyecto de las

infraestructuras correspondientes a la Línea de Alta Velocidad entre Riells i Viabrea - frontera francesa. Esta propuesta ha sido consensuada por todos los ayuntamientos afectados y permite conjugar la viabilidad técnica y económica, con la minimización del impacto sobre el territorio y con las afectaciones que deben realizarse en los municipios afectados.

El tramo analizado abarca toda la provincia de Girona afectando a los términos municipales de Riells i Viabrea, Sant Feliu de Buixalleu, Hostalric, Massanes, Maçanet de la Selva, Riudarenes, Sils, Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva, Aiguaviva, Fornells de la Selva, Vilablareix, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Palol de Revardit, Cornellà de Terri, Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs, Borrassà, Santa Llogaia d'Àlguema, Vilafant, Llers, Pont de Molins, Biure, Darnius, Capmany, Agullana y La Jonquera.

El alcance de la definición de "Propuesta de modificaciones presentada por los ayuntamientos afectados en el tramo de la LAV Riells i Viabrea - Frontera francesa", aprobada en abril de 2004, es el correspondiente al Estudio Informativo o al Proyecto de Construcción de Plataforma, en función del tramo de estudio.

A continuación se detallan, de forma tramificada, los distintos términos municipales afectados por el paso de la LAV, indicando el pk inicial y pk final:

TÉRMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR LA LAV

TRAMO	PROYECTO REFERENCIA	TÉRMINO MUNICIPAL	PK INICIAL	PK FINAL
RIELLS - MASSANES	ESTUDIO INFORM 1998	RIELLS I VIABREA	48+760	51+050
	ESTUDIO INFORM 1998	SANT FELIU DE BUIXALLEU	51+050	56+300
MASSANES - MAÇANET MAÇANET - SILS	ESTUDIO INFORM 1998	HOSTALRIC	56+300	57+310
	ESTUDIO INFORM 1998	MASSANES	57+310	60+940
	PROYECTO CONST.	MAÇANET DE LA SELVA	611+043	614+154
	PROYECTO CONST.	MAÇANET DE LA SELVA	700+000	700+548
SILS - RIUDELLOTS	PROYECTO CONST.	RIUDARENES	700+548	704+984
	PROYECTO CONST.	SILS	704+984	708+714
	PROYECTO CONST.	VILOBÍ D'ONYAR	708+714	712+933
RIUDELLOTS - GIRONA	ESTUDIO INFORM 1998	VILOBÍ D'ONYAR	77+000	77+245
	ESTUDIO INFORM 2002	RIUDELLOTS DE LA SELVA	0+000	1+590
	ESTUDIO INFORM 2002	AIGUAVIVA	1+590	4+970
	ESTUDIO INFORM 2002	FORNELLS DE LA SELVA	4+970	7+070
	ESTUDIO INFORM 2002	VILABLAREIX	0+330	1+395
GIRONA - SANT JULIÀ	ESTUDIO INFORM 2002	SARRIÀ DE TER	13+465	15+725
	ESTUDIO INFORM 2002	SANT JULIÀ DE RAMIS	15+725	17+308
PLA DE L'ESTANY	ESTUDIO INFORM 1998	SANT JULIÀ DE RAMIS	2+148	2+405
	ESTUDIO INFORM 1998	PALOL DE REVARDIT	2+405	4+210
	ESTUDIO INFORM 1998	CORNELLÀ DE TERRI	4+210	8+190
	ESTUDIO INFORM 1998	VILADEMULS	8+190	15+360
PONTÓS - FIGUERES	PROPUESTA	BÀSCARA	2+865	6+470
	PROPUESTA	PONTÓS	6+470	9+690
	PROPUESTA	GARRIGÀS	9+690	10+425
	PROPUESTA	BORRASSÀ	10+425	13+455
	PROPUESTA	SANT LLOGAIA D'ÀLGUEMA	13+455	14+750
	PROPUESTA	VILAFANT	14+750	18+100
FIGUERES - FRONTERA FRANCESA	VARIANTE FIGUERES ESTE	LLERS	10+315	12+460
	ESTUDIO INFORM 1998	LLERS	1+970	2+830
	ESTUDIO INFORM 1998	PONT DE MOLINS	2+830	4+940
	ESTUDIO INFORM 1998	BIURE	4+940	7+995
	ESTUDIO INFORM 1998	DARNIUS	7+995	9+040
	ESTUDIO INFORM 1998	CAPMANY	9+040	11+635
	ESTUDIO INFORM 1998	AGULLANA	11+635	14+500
	ESTUDIO INFORM 1998	LA JONQUERA	14+500	19+761

1.2.2.- PROPUESTA DE MEJORA DE ABRIL DE 2005

El presente documento es una síntesis y actualización del documento elaborado por el CILMA y asumido por la Diputació de Girona "Propuesta de modificaciones presentada por los ayuntamientos afectados en el tramo de la LAV Riells i Viabrea - Frontera francesa" de l'abril de 2004.

Es una síntesis ya que se enumeran las principales actuaciones recogidas en el anterior documento en forma de fichas y tablas resumen .

Es una actualización del estado de tramitación de todos los tramos afectados por la propuesta y al mismo tiempo es una ampliación y adecuación al nuevo estudio de "Concreción de medidas correctoras de permeabilización y conectividad en el corredor de infraestructuras TGV-AP7-A2 a su paso por las comarcas de Girona", encargado por la Diputació de Girona durante este periodo de tiempo a la empresa ARVENSIS, S.C.

El estado actual del trazado de la LAV a su paso por la provincia de Girona se recoge en el siguiente cuadro:

ESTADO DE TRAMITACIÓN DE LAS OBRAS DE LA LAV PROVINCIA DE GIRONA

TRAMO	SITUACIÓN
RIELLS - MASSANES	Obra adjudicada
MASSANES - MAÇANET DE LA SELVA	Obra adjudicada
MAÇANET DE LA SELVA - SILS	Obra adjudicada
SILS - RIUDELLOTS DE LA SELVA	Obra adjudicada
RIUDELLOTS DE LA SELVA - GIRONA	Redacción proyecto constructivo
GIRONA - SANT JULIÀ DE RAMIS	Redacción proyecto constructivo
PLA DE L'ESTANY	Redacción proyecto constructivo
PONTÓS - FIGUERES	Redacción proyecto constructivo
FIGUERES - FRONTERA FRANCESA	Adjudicado Proyecto y Obra

1.3.- CONCLUSIÓN

A lo largo de esta memoria se ha descrito la propuesta de mejora de la Línea de Alta Velocidad tramo Riells i Viabrea - Frontera Francesa, que se ha elaborado por encargo del CILMA (Consell d'Iniciatives locals per al Medi Ambient de les Comarques de Girona).

Considerando que con esta propuesta se recogen las previsiones y exigencias de los municipios afectados, y que están detalladas y justificadas, se propone su aprobación.

Girona, Abril de 2005

Josep Santandreu i Peralba
Ingeniero de caminos canales y puertos
Colegiado número 6.866
Técnico asesor del CILMA

M. Carme Morraja i Ferrer
Ingeniera de caminos canales y puertos
Colegiado número 18.954
Técnica asesora del CILMA

Número	V-40
Nombre	Viaducto carretera Gi - 552
Ubicación	Pk 511+756
Municipio	Riells i Viabrea
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 20 m
CILMA Ayto. Riells i Viabrea	Longitud 20 m
Diputació de Girona	Longitud 20 m
DMAiH / ACA	Longitud 20 m

Número	V-39
Nombre	Viaducto riera de Replaix
Ubicación	Pk 601+020
Municipio	Riells i Viabrea
DIA	<p>Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos del Massís del Montseny y Serres de Montnegre-Corredor (...) en el resto del curso medio del río La Tordera entre Viabrea i Hostalric</p> <p>Con objeto de disminuir la afección a la zona urbana de La Batlloria se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6.</p> <p>El <i>Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots</i> indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.</p>
Ministerio Fomento	Longitud 36 m
CILMA Ayto. Riells i Viabrea	<p>Longitud 66 m</p> <p>Según informe del Sr. Josep M^o Mallarach, se propone alargar el viaducto proyectado en la riera de Replaix el máximo que permita el trazado proyectado.</p> <p>La riera de Breda es un conector ecológico muy destacado entre el Parque Natural del Montseny (la única Reserva de Biosfera que existe en Cataluña) y el Parque Natural de la Serra del Montnegre-el Corredor, por la anchura y longitud de su cuenca, que penetra hasta el Turó de Maçanes. La importancia de este conector ecológico y la proximidad a la zona urbanizada de Breda hacen necesaria la conservación de un conector ecológico de 30 metros de anchura, a ambos lados del cauce de</p>

	la riera, para garantizar la conexión de los hábitats asociados, y así permitir, durante todo el año, los desplazamientos de las especies paraguas. Eso supone conservar el ecosistema fluvial íntegro, con los bosques de ribera, en toda la anchura del cauce y terrazas adyacentes. Se sitúa en un espacio considerado de interés para la conectividad biológica a escala de Cataluña por los estudios del DMA (1999).
Diputació de Girona	Longitud 66 m
DMAiH / ACA	<p>Longitud 36 m</p> <p>Informe: El primer informe consideraba que no tiene resguardo, condicionado sobretudo por la presencia aguas abajo de RENFE, la carretera C-35 y la GI-552, que provocan un rabeo muy importante. Se insta a actuar sobre estas infraestructuras para solucionar el problema y comprobar que el viaducto tenga capacidad por sí mismo, sin las otras vías.</p> <p>Según informe posterior basándose en la PEF, el viaducto respeta el SH de la riera.</p> <p><i>Se ha considerado no proponer el aumento de 30 m, dado que la realidad es que ya está consolidado.</i></p>

Número	A-01
Nombre	Obra de drenaje
Ubicación	Pk 602+300
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	3 tubos D 2000 mm
CILMA	Nuevo curso fluvial de 700 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	Redimensionamiento de las obras de drenaje de la LAV, del ferrocarril y de la carretera y ejecución de un nuevo curso fluvial, con un lecho naturalizado que conecte y desemboque a la Tordera de unos 700 metros.
Diputació de Girona	Nuevo curso fluvial de 700 m Hay que garantizar unas características de la obra que permitan su uso como conector ecológico, como vegetación de ribera a su alrededor.
DMAiH / ACA	Nuevo curso fluvial de 700 m <i>Informe: desfavorable</i> <i>Se ha consensuado la necesidad de exigir el redimensionamiento de las obras de drenaje de la LAV, del ferrocarril y de la carretera, y ejecutar un nuevo curso fluvial, con un cauce naturalizado que conecte y desemboque a río Torder, de unos 700 metros de longitud.</i>

Número	P-21
Nombre	Paso de fauna riera Lleganya
Ubicación	Pk 602+894
Municipin	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerin Fomento	Dimensiones 7 x 4 m
CILMA	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
Ayto.. Sant Feliu de Buixalleu	El desplazamiento del paso de fauna en la Riera de Lleganya se explica por tres razones: <ul style="list-style-type: none"> a. 'La calidad del hábitat de esta riera, que lo hará útil para muchas más especies de la flora y de la fauna. b. La función de conexión hidrológica (sedimentos, semillas, nutrientes, etc.) de los cursos fluviales como corredores ecológicos. c. Un mayor alejamiento de la zona habitada del Ducat, cosa que implica un menor nivel de perturbación asociada a las actividades humanas.
Diputació de Girona	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
DMAiH / ACA	.

Número	T-24
Nombre	Túnel de Can Bord
Ubicación	Pk 603+000 - 603+300
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	Desmonte
CILMA	Longitud 300 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	Entre los pp.kk. 603+000 - 603+300 el proyecto prevé una gran excavación que supondría una gran herida en el territorio. La solución más recomendable sería pasar en falso túnel ya que las cotas de terreno respecto a las cotas del trazado proyectado así lo permiten. Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía al descubierto, ya que la vía afectaría a suelo urbanizable industrial y a viviendas en suelo no urbanizable.
Diputació de Girona	Longitud 300 m
DMAiH / ACA	.

Número	V-38
Nombre	Viaducto de Gaserans
Ubicación	Pk 603+550 – 603+850
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	<p>Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos del Massís del Montseny y Serres de Montnegre-Corredor (...) en el resto del curso medio del río La Tordera entre Viabrea i Hostalric.</p> <p>El estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal</p>
Ministerio Fomento	<p>OD 603+597 tubo D 2000 mm</p> <p>OD + PF + PI marco 11 x 4,9 m</p>
CILMA Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>Longitud 300 m</p> <p>Entre los pp.kk. 603+550 - 603+850 el proyecto prevé un gran terraplenado que supondría una gran barrera en el territorio.</p> <p>La solución más recomendable sería pasar en viaducto en las diferentes intersecciones de la LAV con los caminos y canales de riego, ya que las cotas de terreno respecto a las cotas del trazado proyectado así lo permiten. Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía con un gran terraplenado, ya que al pasar en altura supondría una mejor permeabilidad de la línea de alta velocidad, tanto visual, como de paso de personas y animales, como del desagüe de las aguas pluviales superficiales.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 300 m</p> <p>El corredor entre os parques nturales del Montseny y el Montnegre-Corredor es uno de los fundamentales en Catalunya, ya que une los sistemas pre-litoral, este último muy aislado por la acción humana.</p> <p>El rec de Gaserans permite unir el interior con el río Tordera actuando como buen conector, siempre que se contemple una amplia franja de vegetación en su entorno.</p>

DMAiH / ACA	<p>Longitud 30 m</p> <p>Informe: La justificación hidráulica mediante la modelización matemática no es correcta. Se informa desfavorablemente.</p> <p>La obra concentra tres usos de paso. Pueden obstacularizarse. Los 300 m. propuestos salvan toda la llanura. Hidraulicamente no están justificados, pero dado que no ha estado correctamente justificada y engloba usos tan importantes y poco compatibles, sí es coherente proponer la ampliación de la obra.</p> <p><i>Se ha considerado que hace falta reclamar y proponer un viaducto de mayor luz que la obra proyectada, pero no el de 300m. El nuevo viaducto de 30 m., ha de permitir la plena compatibilidad de los tres usos de paso que se insertan.</i></p>
-------------	---

Número	V-37
Nombre	Viaducto Molí de Baix
Ubicación	Pk 604+300
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA	Longitud 20 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>En el proyecto no se ha previsto la reposición del actual paso inferior de vehículos.</p> <p>Se propone la ejecución de un viaducto de 20 metros de luz ya que las cotas del terreno respecto a la de la vía así lo permitiría. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.</p>
Diputació de Girona	Longitud 20 m
DMAiH / ACA	<p>Informe: Se informa favorablemente porque tiene capacidad.</p> <p><i>Se ha considerado mantener la obra de drenaje de proyecto, no proponer la ampliación.</i></p>

Número	V-36
Nombre	Viaducto Pla de les Polles II
Ubicación	Pk 604+400
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	OD Marco 5,0 x 3,0 m
CILMA	Longitud 20 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>En el proyecto no se ha previsto la reposición del camino que cruza la LAV en este punto y que da acceso a las plantaciones al Sur de la línea y al paso inferior bajo la línea Barcelona - Portbou. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.</p>
Diputació de Girona	Longitud 20 m
DMAiH / ACA	<p>Longitud 20 m</p> <p>Informe: <i>Se informa desfavorablemente.</i></p> <p>Cuenca difusa sin cauce definido. La plataforma provoca efecto barrera e intercepta todo la escorrentía y la concentra en un punto, aumentando el agua almacenada y sobreelevando el nivel. Considera que se tiene que permeabilizar el terraplén de la plataforma con una sola obra separada. Se ha de habilitar un cunetón que conecte las dos obras y el resto del terraplén con tal de facilitar el acceso de las aguas a los dos puntos de salida. Aguas abajo de las dos obras se ha de evitar que la concentración de flujo cree nuevos cauces artificiales donde antes no existían.</p> <p>En una visita de campo posterior a la realización de este último informe se acordó que la constructora ejecutaría una obra de drenaje complementaria aproximadamente sobre el pk 604+500, pero todavía falta la solicitud de informe.</p> <p><i>Se ha considerado que hace falta reclamar y proponer el viaducto de 20 metros.</i></p>

Número	V-35
Nombre	Viaducto Pla de les Polles I
Ubicació	Pk 604+775
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA	Longitud 20 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>En el proyecto no se ha previsto la reposición del camino rural que enlaza la Riera d'Arbúcies.</p> <p>Se propone la ejecución de un viaducto de 20 metros de luz ya que las cotas del terreno respecto a la de la vía así lo permitiría. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.</p>
Diputació de Girona	Longitud 20 m
DMAiH / ACA	

Número	V-34
Nombre	Viaducto riera d'Arbúcies
Ubicación	Pk 604+775
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	<p>Con objeto de disminuir la afección a la riera d'Arbúcies incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalitat de Catalunya y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), a su vegetación de ribera y a la fauna (corredor biológico entre los macizos del Montseny y el Montnegre), se dispondrá un viaducto cuyo estribo Este no se sitúe antes del camino del pk 55+330, que sirve como mota. En las rieras de Arbúcies i Santa Coloma se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.</p> <p>En el estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots se enumera una extracción de áridos a restaurar cerca de la riera de Arbúcies y tres cerca de la riera de Santa Coloma.</p> <p>Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos del Massís del Montseny y Serres de Montnegre-Corredor (...) en el resto del curso medio del río La Tordera entre Viabrea i Hostalric.</p> <p>Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7</p> <p>El estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.</p> <p>Se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.</p>
Ministerio Fomento	Longitud 216 m
CILMA	Longitud 435 m

Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>El proyecto prevé un gran terraplenado entre el pk 604+900 hasta el pk 605+120 que supondría una gran barrera en el territorio y limita la permeabilidad transversal que actualmente dispone la red viaria del municipio de Sant Feliu de Buixalleu. Esta solución se podría realizar alargando el viaducto de Arbúcies, previsto en el proyecto. La longitud total del nuevo viaducto sería de 435 m., situado desde el pk 604+900 hasta el pk 605+335.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 435 m</p> <p>El conector entre los parques naturales del Montseny y del Montnegre-Corredor es una de los fundamentales en Catalunya, ya que une los sistemas pre-litoral y litoral, este último muy aislado debido a las actuaciones del hombre. La ocupación del territorio presente y futura (expansión industrial de Sant Feliu de Buixalleu) hace que la riera de Arbúcies cumpla un papel más importante en la conexión.</p> <p>Por el decreto 123/1987 de 12 demarzo, de declaración de reservas naturales parciales para la protección de especies animales en peligro de desaparición en Catalunya, se declara, con la finalidad de garantizar la supervivencia de las últimas poblaciones de nútria en Catalunya, la reserva natural parcial de la riera de Arbúcies-Hostalric. Por tanto, aunque la nútria esté actualmente extinguida en este espacio, pero vista su expansión en los últimos años gracias a las repoblaciones hechas por la Generalitat de Catalunya, se pide que las medidas de fomento de la especie incluidas en la DIA se apliquen a la riera de Arbúcies.</p>
DMAiH / ACA	<p>Longitud 435 m</p> <p>Informe: Está pactado que sea de 216m, y preparado el informe favorable.</p> <p>La capacidad hidráulica del viaducto es suficiente y se adapta a la anchura del flujo principal de la avenida. Se conectan las balsas de laminación previstas en el futuro mediante una OD de D 2 m en el terraplén que las está partiendo.</p> <p><i>Se ha considerado que hay que reclamar y proponer la ampliación de 219 m. del viaducto a efectos de la conectividad biológica y social estratégica que existe a través de la riera de Arbúcies. Según la DIA, se ha de rehabilitar todas aquellas zonas degradadas que se detecten, como antiguas extracciones de áridos. Se propone ampliar reclamar la rehabilitación y ejecución de las balsas de laminación y recarga que propone el estudio de Planificación del Espacio Fluvial de la Cuenca de la Tordera.</i></p>

Número	A-02
Nombre	Restauración áridos riera de Arbúcies
Ubicación	
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	<p>En las rieras de Arbúcies y Santa Coloma se realizará un inventario de zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto</p> <p>El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots señala una extracción de áridos abandonada a restaurar cerca de la riera d'Arbúcies.</p>
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	
Diputació de Girona	
DMAiH / ACA	

Número	C-01
Nombre	Paso fauna superior autopista AP-7 (Ecoducto)
Ubicación	
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	
Diputació de Girona	<p>Paso superior de fauna (ecoducto) sobre la AP-7 para conectar el final de la Riera d'Arbúcies con el Parque Natural del Montnegre, y así garantizar la conexión con el Parque Natural del Montseny.</p> <p>Es completamente necesario ya que la autopista en este punto pasa por el otro margen del río Tordera, y por tanto, no tiene un viaducto que dote de continuidad a los existentes en la C-35, la LAV y el tren convencional sobre la riera de Arbúcies.</p>
DMAiH / ACA	

Número	A-03
Nombre	Paso de fauna C-35
Ubicación	
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots indica que hay que construir un paso de fauna debajo de la actual C-35 en el PK 602+900, para garantizar la coordinación del paso entre las dos infraestructuras.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	
Diputació de Girona	Coste aproximado 112.000 €
DMAiH / ACA	

Número	V-33
Nombre	Viaducto carretera GI-553
Ubicación	Pk 605+600
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 36 m
CILMA Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	Longitud 36 m
Diputació de Girona	Longitud 36 m
DMAiH / ACA	Longitud 36 m Informe: No se ha informado. <i>No se ha considerado su modificación.</i>

Número	T-23
Nombre	Túnel Can Teixidor
Ubicación	Pk 605+700
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	
Ministerio Fomento	Excavación
CILMA	Longitud 140 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>El proyecto prevé dos grandes excavaciones que supondrían una gran herida en el territorio.</p> <p>La solución más recomendable sería evitar estas excavaciones pasando mediante un túnel artificial ya que las cotas del terreno respecto a las cotas de la vía así lo permiten. Desde el pk 605+700 hasta el pk 605+840 se debería realizar un nuevo falso túnel de longitud 140 m.</p> <p>Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía al descubierto, ya que la vía afectaría a suelo urbano ("Carrer Montseny" y "la Conna") y a bastantes viviendas en suelo no urbanizable.</p>
Diputació de Girona	Longitud 140 m
DMAiH / ACA	Longitud 140 m

Número	T-22
Nombre	Túnel Hostalric
Ubicación	Pk 605+960
Municipio	Sant Feliu de Buixalleu
DIA	Con motivo de disminuir la afección a las viviendas situadas junto al camino de Hostalric, el desmonte previsto a la altura del pk 56+000 se cubrirá con un falso túnel de dimensiones suficientes para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 174,168 m
CILMA	Longitud 223 m
Ayto. Sant Feliu de Buixalleu	<p>El proyecto prevé dos grandes excavaciones que supondrían una gran herida en el territorio.</p> <p>La solución más recomendable sería evitar estas excavaciones pasando mediante un túnel artificial ya que las cotas del terreno respecto a las cotas de la vía así lo permiten. Desde el pk 606+100 hasta el pk 605+150 se debería alargar el falso túnel que esta previsto en el proyecto, formando un túnel artificial de una longitud total de 223 m.</p> <p>Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía al descubierto, ya que la vía afectaría a suelo urbano ("Carrer Montseny" y "la Conna") y a bastantes viviendas en suelo no urbanizable.</p>
Diputació de Girona	Longitud 223 m
DMAiH / ACA	Longitud 223 m

Número	P-20
Nombre	Paso de fauna Barranco de Noalard
Ubicación	Pk 607+272
Municipio	Hostalric
DIA	
Ministerio Fomento	Bóveda a=3 h=2,5 r=1,5 m
CILMA Ayto. Hostalric	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5 Este barranco, juntamente con el Torrent de Sant Jacint, constituye la última conexión ecológica en el extremo oriental entre las estribaciones finales del macizo del Montseny (Reserva de Biosfera) y el Parque natural de la Serra del Montnegre-el Corredor. Tiene, por esta razón, una importancia considerable. Se encuentra en un espacio considerado de interés para la conectividad biológica a nivel de Cataluña por los estudios del DMA (1999).
Diputació de Girona	'Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
DMAiH / ACA	'Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5 Informe: Es insuficiente. Informe desfavorable. La prolongación de la obra existente no soluciona en absoluto el drenaje del barranco de Noalard. Ha de ser más amplia para respetar las condiciones hidráulicas exigidas con independencia de las obras existentes.

Número	P-19
Nombre	Paso de fauna Torrente de Sant Jacint
Ubicación	Pk 607+471
Municipio	Massanes
DIA	
Ministerio Fomento	Dimensiones 7 x 5,3 m
CILMA Ayto. Massanes	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5 Este barranco, juntamente con el Torrent de Sant Jacint, constituye la última conexión ecológica en el extremo oriental entre las estribaciones finales del macizo del Montseny (Reserva de Biosfera) y el Parque natural de la Serra del Montnegre-el Corredor. Tiene, por esta razón, una importancia considerable. Se encuentra en un espacio considerado de interés para la conectividad biológica a nivel de Cataluña por los estudios del DMA (1999).
Diputació de Girona	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
DMAiH / ACA	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5 Informe: Se informa desfavorablemente. No se ha realizado una modelización matemática correcta. Se ha de calcular con independencia de la existencia de la obra de la línea de FFCC. Ha de cumplir por sí misma. <i>Se ha considerado que hace falta reclamar y proponer un viaducto más grande que la obra proyectada. Como mínimo 12 metros.</i> <i>Ha de permitir la plena compatibilidad de los tres usos de paso que se insertan.</i>

Número	C-02
Nombre	Túnel de Can Comatell
Ubicación	Pk 608+140
Municipio	Massanes
DIA	
Ministerio Fomento	Desmonte
CILMA Ayto. Massanes	
Diputació de Girona	Longitud 100 m La LAV en el municipio de Massnes afecta la conexión entre los espacios PEIN del sistema pre-litoral y transversal (Montseny y Guillerías) con la Tordera. Por esto se incluye un nuevo falso túnel, que debería de permitir el paso de fauna en una área fuertemente antropizada.
DMAiH / ACA	

Número	V-32
Nombre	Viaducto Torrente de la Teuleria
Ubicación	Pk 608+330
Municipio	Massanes
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 608+470 Bóveda a=6,9 h=6,0 m Pk 608+540 Tubería D 2m Pk 608+470 Bóveda a=4 h=1,5 r=2
CILMA Ayto. Massanes	Longitud 590 m Con el objetivo de no afectar la Plana del Torrent de la Teuleria y el vecindado del Marqués y evitar el efecto muro de un terraplén de 15 metros de altura, se propone la ejecución de un viaducto de 590 metros de longitud. El trazado del Proyecto de Construcción de Plataforma del tramo: Riells - Massanes en estos puntos provocaría un impacto altamente negativo sobre el territorio afectando a la permeabilidad del vecindado, la conexión biológica de fauna y flora y provocando un impacto paisajístico y ambiental no soportable por este municipio.
Diputació de Girona	Longitud 590 m
DMAiH / ACA	Longitud 590 m <i>Informe:</i> <i>No se considera en especial, se estima suficiente.</i> En conversa telefònica mantinguda amb la direcció de l'obra, extraoficialment, es va comentar que potser constrüen un viaducte a partir del PK 608+330 Can Mansó cap endavant, la longitud del qual no sabem. No ens hem definit fins que facin la sol·licitud per escrit del viaducte. No està informat. <i>Se ha considerado que hace falta reclamar y proponer la ampliación de 590 metros de viaducto por razones de conectividad biológica y social y por condiciones paisajísticas para evitar el terraplén tan impactante.</i>

Número	P-18
Nombre	Paso de fauna La Vinyassa
Ubicación	Pk 609+270
Municipio	Massanes
DIA	
Ministerio Fomento	Dimensiones 7 x 4,2 m
CILMA Aj. Massanes	Dimensiones 7 x 4,2 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7 x 4,2 m
DMAiH / ACA	Dimensiones 7 x 4,2 m

Número	V-31
Nombre	Viaducto El Cambrerol
Ubicación	Pk 609+810
Municipio	Massanes
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 609+870 OD Bóveda a=4 h=2 r=2 m Pk 610+000 Paso Inferior dimensiones 10 x 6 m
CILMA Ayto. Massanes	Longitud 300 m Con el objetivo minimizar el impacto del terraplén proyectado en el veïnat de Cambrerol, entre los pp.kk. 609+810 – 610+010 del Proyecto de Construcción de Plataforma, se propone la ejecución de un viaducto de 300 metros de longitud El trazado del Proyecto de Construcción de Plataforma del tramo: Riells - Massanes en estos puntos provocaría un impacto altamente negativo sobre el territorio afectando a la permeabilidad del vecindado, la conexión biológica de fauna y flora y provocando un impacto paisajístico y ambiental no soportable por este municipio.
Diputació de Girona	Longitud 300 m
DMAiH / ACA	Longitud 30 m <i>Informe:</i> La obra no se adapta al ancho de avenida y supone un estreñimiento de la sección de desagüe, implicando una elevación excesiva de la lámina de agua. Se ha de proyectar un luz mayor. Se ha de garantizar el resguardo y la mínima sobreelevación establecidas. Si en este caso concreto resulta una sobreelevación mayor de la exigida, ha de justificarse la ausencia de afecciones a terceros. <i>Se ha considerado que se debe reclamar y proponer un viaducto mayor que la obra proyectada, pero no el de 300 m. El nuevo viaducto de 30 m, ha de permitir la plena compatibilidad de los usos de paso insertados.</i>

Número	V-30
Nombre	Viaducto riera de Santa Coloma
Ubicación	Pk 610+700
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	<p>Con objeto de disminuir la afección a la riera de Santa Coloma, incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalidad de Cataluña y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), entre los pp.kk. 60+000 y 68+000 se realizará una modificación del trazado que permita alcanzar los objetivos expuestos a continuación:</p> <p>Minimizar la afección al sistema hidrológico, la fauna y el paisaje, por lo que el terraplén proyectado sobre el cauce de la riera de Santa Coloma (pp.kk. 60+600 – 60+800) deberá sustituirse por un viaducto, prolongado por su extremo Suroeste (desde el pk 60+650) el viaducto proyectado en el estudio informativo.</p> <p>Evitar el doble cruce proyectado sobre la riera de Santa Coloma (pp.kk. 64+400 y 65+800) y el discurrir paralelamente a la misma por su margen izquierda en la zona donde la vegetación de ribera está mejor conservada (zona del Puig Sardina, pp.kk. 65+800 – 67+000), así como evitar la serie de desmontes de gran altura previstos en la margen izquierda de la riera pp.kk. 61+250 64+000), para lo cual se desplazará el trazado hacia el sudeste. La modificación de trazado exigida deberá evitar la realización de desmontes o terraplenes de grande dimensiones, disponiéndose túneles o viaductos respectivamente cuando la altura de los taludes supere los 25 metros”</p> <p>Minimizar la afección al Puig Sardina, incluido en el ámbito de aplicación del Plan Especial de Estany de Sils, Riera de Santa Coloma y Turons de Maçanet, para lo cual el trazado discurrirá en túnel por la zona de afección.</p> <p>Dada la longitud de la modificación exigida en este tramo que afecta al espacio natural de la Riera de Santa Coloma, con anterioridad a la aprobación de los Proyectos de Construcción, se remitirá el trazado de la citada modificación para que sea informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental</p> <p>En las rieras de Arbúcies i Santa Coloma se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus</p>

	<p>posibilidades de restauración a cargo del proyecto”.</p> <p>En el estudio global de corredores de fauna. Tramo: Llinars - Riudellots se enumera una extracción de áridos a restaurar cerca de la riera de Arbúcies y tres cerca de la de Santa Coloma.</p> <p>El estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.</p> <p>Se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.</p>
Ministerio Fomento	Longitud 590 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	Longitud 590 m
Diputació de Girona	Longitud 590 m
DMAiH / ACA	<p>Longitud 590 m</p> <p><i>Informe:</i></p> <p>Se ha de recalcular el estribo del margen derecho y buscar una nueva ubicación a la carretera GI-555 fuera del SH. Es una perturbación de la zona efectiva de la avenida, que puede comportar afecciones a terceros.</p> <p><i>No se ha considerado su modificación.</i></p>

Número	A-04
Nombre	Restauración áridos Riera de Santa Coloma
Ubicación	
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	<p>En las rieras de Arbúcies y Santa Coloma se realizará un inventario de zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto</p> <p>El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots señala tres extracciones de áridos abandonadas a restaurar cerca de la riera de Santa Coloma.</p>
Ministerio Fomento	Restauración de tres explotaciones de áridos cercanas (según los planos del Estudio de corredores de fauna. Tramo: Llinars - Riudellots)
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	
Diputació de Girona	
DMAiH / ACA	

Número	P-17
Nombre	Paso de fauna Comes d'en Pol
Ubicación	Pk 611+760
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m
Diputació de Girona	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m
DMAiH / ACA	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m

Número	V-29
Nombre	Viaducto Sot del Barranc d'en Tos
Ubicación	Pk 612+020
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	OD Dimensiones 8 x 6 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	<p>Longitud 20 m</p> <p>Se propone hacer coincidir el paso de fauna proyectado en esta zona con la desembocadura del Barranc d'en Tos, bajo la Coma Major, puesto que se trata de una hondonada húmeda con las condiciones idóneas para la función de corredor de muchas especies amenazadas, y que permite el refugio de otras especies faunísticas interesantes.</p> <p>En las crestas de esta misma loma hay plantaciones de eucaliptos, que tienen un sotobosque muy empobrecido e inhóspito para muchas especies, cosa que acentúa el valor de los barrancos de esta zona como hábitat y conector faunístico y florístico.</p> <p>Esta solución permite cumplir las necesidades hidráulicas y de paso de fauna demandadas.</p>
Diputació de Girona	Longitud 20 m
DMAiH / ACA	<p>Longitud 20 m</p> <p>Informe:</p> <p>Se pide recalcular el caudal. No se preven cambios demasiado significativos en cuanto a caudal, pero la obra no tiene el visto bueno definitivo.</p> <p><i>Se ha considerado que cabe reclamar y proponer la ampliación para encajar un paso de fauna y hacerlo compatible con los otros usos.</i></p>

Número	T-21
Nombre	Túnel de Santa Coloma
Ubicación	Pk 612+503
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 199 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	Longitud 199 m
Diputació de Girona	Longitud 199 m
DMAiH / ACA	Longitud 199 m

Número	V-28
Nombre	Viaducto de Maçanet
Ubicación	Pk 613+175
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 268,5 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	Longitud 268,5 m
Diputació de Girona	Longitud 268,5 m
DMAiH / ACA	Longitud 268,5 m Informe: El encepado de la pila 1 ocupa el DPH, al fondo de la vaguada. <i>No se ha considerado su modificación.</i>

Número	T-20
Nombre	Túnel de Maçanet
Ubicación	Pk 613+774
Municipio	Maçanet de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 335 m
CILMA Ayto. Maçanet de la Selva	Longitud 335 m
Diputació de Girona	Longitud 335 m
DMAiH / ACA	Longitud 335 m

Número	V-27
Nombre	Viaducto Sèquia de Sils
Ubicación	Pk 700+430
Municipio	Riudarenes
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 223 m
CILMA Ayto. Riudarenes	Longitud 223 m
Diputació de Girona	Longitud 223 m
DMAiH / ACA	<p>Informe:</p> <p>Las cimentaciones de las pila P-2 y P-3 han de alinearse con el flujo. La escollera de protección de la P-3 no ha de estar en superficie, sino subterránea (de hecho, los encepados han de proyectarse a la profundidad necesaria para ser seguros)</p> <p>Como consecuencia de la ocupación del SH del terraplén entre este viaducto y el de la carretera GI-555, puede plantearse el mover 55 metros el estribo para alargar el otro viaducto.</p> <p><i>Se ha considerado utilizar y dar fuerza a los argumentos de la ACA para que se amplíe en la medida que se reclama en su informe.</i></p>

Número	V-26
Nombre	Viaducto Carretera GI-555
Ubicación	Pk 700+915
Municipio	Riudarenes
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 178 m
CILMA Ayto. Riudarenes	Longitud 178 m
Diputació de Girona	Longitud 178 m
DMAiH / ACA	<p>Longitud 663 m</p> <p>Informe:</p> <p>El terraplén de la plataforma antes del viaducto interrumpe la ZF. La implantación de la infraestructura ocupa el cauce legal y la zona fluvial. El estribo ha de colocarse a la altura del pk +650, para no interferir el cauce y no modificar las condiciones de inundabilidad. Esto enlaza con la posibilidad de mover el estribo de la Sèquia de Sil, o mucho mejor, unir los dos viaductos en una estructura única.</p> <p><i>Se ha considerado utilizar y dar fuerza a los argumentos de la ACA con tal de que se amplíe en la medida que se reclama en su informe.</i></p>

Número	A-05
Nombre	Paso superior de fauna Riudarenes I
Ubicación	
Municipio	Riudarenes
DIA	Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión”.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Riudarenes	
Diputació de Girona	
DMAiH / ACA	La Direcció General de Medi Natural, en informe emitido en noviembre de 2004, proponía la construcción de dos pasos de fauna superiores. El primero entre los PK 701+500 y 702+000 y el segundo entre los PK 703+528 y 705+236. los dos fueron rechazados por el GIF en el <i>Informe de evaluación de los nuevos pasos de fauna propuestos por la Dirección General de Medi Natural</i> de diciembre de 2004

Número	C-03
Nombre	Permeabilización ferrocarril Sils
Ubicación	
Municipio	Riudarenes
DIA	Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerlo más permeable] en el ferrocarril.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Riudarenes	
Diputació de Girona	Una mayor permeabilidad del ferrocarril actual es imprescindible para la conectividad del espacio natural dels Estanys de Sils con los de su alrededor, en una área con una gran densidad de infraestructuras lineales y de urbanizaciones aisladas.
DMAiH / ACA	

Número	V-25
Nombre	Viaducto Riu Esplet
Ubicación	Pk 702+414
Municipio	Riudarenes
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 99 m
CILMA Ayto. Riudarenes	Longitud 99 m
Diputació de Girona	Longitud 99 m La permeabilidad de la infraestructura en este punto es fundamental para permitir la conexión entre varios espacios naturales muy aislados. En este tramo, además, la ocupación del suelo por urbanizaciones es menor, con lo que se favorecería la dispersión de la fauna.
DMAiH / ACA	Longitud 206 m Informe: Las pilas P-1 y P-2 no están alineadas con el flujo. La escollera de protección de las pilas no puede estar en superficie, ha de estar enterrada (de hecho, los encepados han de proyectarse a la profundidad necesaria para ser seguros). El muro del terraplén que limita con el río reduce la anchura de su curso fluvial a tan sólo 19 m. El estribo, por tanto, se tiene que llevar desde el pk 702+513 al pk 702+620 para evitarlo. <i>Se ha considerado utilizar y dar fuerza a los argumentos de la ACA para que se amplie en la medida que se reclama en su informe.</i>

Número	V-24
Nombre	Viaducto Riu Esplet
Ubicación	Pk 703+160
Municipio	Riudarenes
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 703+240 OD 18x4,5 m Pk 703+520 OD 18 x 4 m Pk 703+830 OD 4 x 2,5 m
CILMA Ayto. Riudarenes	<p>Longitud 780 m</p> <p>El cruce del trazado de la LAV con el río Esplet, que se produce a la altura del pk 703+540 del Proyecto de Construcción de Plataforma del tramo Maçanet – Sils, deja al lado Noreste de la traza una zona inundable de gran interés faunístico y biológico.</p> <p>El Ayuntamiento de Riudarenes ,mediante un Acuerdo del Pleno, cedió el uso de este espacio a la fundación ADEPAR para fines de “Aula de Natura”.</p> <p>La ejecución de la línea de la LAV del proyecto constructivo mediante terraplén en esta zona, provocaría un grave impacto ambiental con efecto barrera tanto visual, estética y de territorio como de drenaje transversal. Se propone la ejecución de viaducto para salvar el entorno natural del río Esplet en Riudarenes. El viaducto propuesto es de 780 metros de longitud.</p> <p>Por otra parte el problema descrito se agrava por la existencia de la reposición de la carretera que une el núcleo de Riudarenes con el polígono industrial de Les Mallorquines y la carretera GI-555. Ésta reposición se efectúa mediante un paso superior con terraplenes adyacentes de hasta 13 metros de altura. Por tratarse de una zona inundable, no es admisible esta solución y se propone alargar la obra de fábrica del paso superior hasta alcanzar estribos de altura no superior a los 3 metros. Con esta solución se permeabiliza la zona y se reduce considerablemente el impacto sobre la fauna, la flora y la vegetación permitiendo conectividad biológica a través de la reposición de la carretera, la línea de LAV y se consigue reducir la alteración sobre las condiciones de inundabilidad de la zona.</p>

Diputació de Girona	<p>Longitud 780 m</p> <p>La permeabilidad de la infraestructura en este punto es fundamental para permitir la conexión entre varios espacios naturales muy aislados. En este tramo, además, la ocupación del suelo por urbanizaciones es menor, con lo que se favorecería la dispersión de la fauna.</p>
DMAiH / ACA	<p>Pk 703+240 Viaducto longitud 30 m Pk 703+520 Viaducto longitud 30 m Pk 703+830 Viaducto longitud 125 m</p> <p>Informe:</p> <p>La obra de geometría multicelular ha de sustituirse por una obra o viaducto de luz única. La división de la luz de la obra disminuye la capacidad de desagüe y dificulta el mantenimiento. Ha de justificarse con una modelización matemática que garantice el respeto de las condiciones establecidas sobre sobre elevación y resguardo.</p> <p><i>Se ha considerado que se debe reclamar y proponer tres viaductos mayores que las obras de drenaje, teniendo en cuenta que además han sido informadas desfavorablemente, pero no el de 780m. Los nuevos viaductos, han de permitir la plena compatibilidad de usos y han de potenciarse como conectores.</i></p>

Número	A-06
Nombre	Pas superior de fauna Riudarenes II
Ubicació	
Municipio	Riudarenes
DIA	Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión”.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Riudarenes	
Diputació de Girona	
DMAiH / ACA	La Direcció General de Medi Natural, en informe emitido en noviembre de 2004, proponía la construcción de dos pasos de fauna superiores. El primero entre los PK 701+500 y 702+000 y el segundo entre los PK 703+528 y 705+236. los dos fueron rechazados por el GIF en el <i>Informe de evaluación de los nuevos pasos de fauna propuestos por la Dirección General de Medi Natural</i> de diciembre de 2004

Número	C-04
Nombre	Túnel de Serramagra
Ubicació	
Municipio	Riudarenes
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Riudarenes	
Diputació de Girona	Longitud 100 m El municipio de Riudarenes es fundamental para la conexión de espacios naturales del sistema pre-litoral y transversal (Montseny y Guillerics) con espacios de la llanura fuertemente aislados, como los Estanys de Sils y los Turons de Massanet. Por esto se incluye un nuevo falso túnel, que debería de permitir el paso de la fauna en una área fuertemente antropizada.
DMAiH / ACA	

Número	P-16
Nombre	Paso de fauna torrente de Can Figueres
Ubicación	Pk 705+230
Municipio	Sils
DIA	
Ministerio Fomento	Dimensiones 7 x 4 m
CILMA	Dimensiones 7 x 4 m
Ayto. Sils	
Diputació de Girona	Dimensiones 7 x 4 m
DMAiH / ACA	Dimensiones 7 x 4 m

Número	V-23
Nombre	Viaducto riera de Vallcanera
Ubicación	Pk 705+807
Municipio	Sils
DIA	<p>Dado que la riera de Vallcanera pertenece al Espacio de Interés Natural "Estany de Sils", se ampliará la obra de drenaje prevista para cruzar la citada riera, sustituyéndola por un pequeño viaducto (pk 69+950) con luz suficiente para minimizar la afección a la vegetación de ribera actual y potencial.</p> <p>Con objeto de disminuir la afección a la zona urbana de La Batlloria se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia m</p>
Ministerio Fomento	Longitud 35 m
CILMA Ayto. Sils	<p>Longitud 150 m</p> <p>Hace falta ampliar el viaducto de la Riera de Vallcanera, dada la importancia conectora que tiene este curso fluvial. Esta riera forma parte del EIN de l'Estany de Sils, y por tanto es de gran interés en cuanto a conservación de la fauna herpetológica. Hay que destacar la presencia de tortuga de laguna (<i>Emys orbicularis</i>), y también de otras especies, como la reineta (<i>Hyla meridionalis</i>), el sapo corredor (<i>Bufo calamita</i>), el tritón verde y palmeado (<i>Triturus marmoratus</i> y <i>Triturus helveticus</i>), el lagarto verde (<i>Lacerta viridis</i>), etc. Todas estas especies están estrictamente protegidas por la Directiva Hábitats y el Convenio de Berna.</p> <p>La Declaración de Impacto Ambiental reconoce que la riera de Vallcanera es uno de los corredores faunísticos más importantes de la zona. Además, establece que entre el PEIN de l'Estany de Sils, que incluye esta riera, y la Riera de Santa Coloma, hay que disponer, a una distancia máxima de 200 metros, pasos hábiles para la fauna herpetológica.</p>
Diputació de Girona	Longitud 150 m

DMAiH / ACA	<p>Longitud 38 m</p> <p>Informe: Se informa desfavorable por producir una sobreelevación excesiva.</p> <p>ADIF ha presentado una nueva solicitud en la que se modifica la dimensión de este viaducto, pasa de 35 a 38 m con una bóveda complementaria de 8,5 x 5 m, que todavía no ha sido informada.</p> <p><i>Se ha considerado no proponer el aumento de 115m. debido que la realidad es que ya está consolidado.</i></p>
-------------	--

Número	C-05
Nombre	Ampliación viaducto de Vallcanera
Ubicación	
Municipio	Sils
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sils	
Diputació de Girona	Longitud 163 m La riera de Vallcanera forma parte del PEIN de los Estanys de Sils y tiene una función conectora importante (Guilleries – Estanys de Sils).
DMAiH / ACA	

Número	C-06
Nombre	Restauración riera Vallcanera
Ubicación	
Municipio	Sils
DIA	Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión". /// "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sils	
Diputació de Girona	La riera de Vallcanera forma parte del PEIN y tiene una importante función conectora (Guilleries - Estanys de Sils). Per tanto tendria que ser tratada como las rieras d'Arbúcies y Santa Coloma, con el máximo cuidado en la intervención y la restauración de explotaciones de áridos próximas y un estudio sobre la sinergia con las otras infraestructuras lineales.
DMAiH / ACA	

Número	P-15
Nombre	Paso de fauna Vallcanera
Ubicación	Pk 707+390
Municipio	Sils
DIA	Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y la ocupación del suelo, entre los ppkk 72+000 y 74+500, el trazado discurrirá lo más próximo y paralelo a la utopista A-7, que sea técnicamente posible.
Ministerio Fomento	Dimensiones 7 x 4 m
CILMA Ayto. Sils	Dimensiones 7 x 4 m Tal como reconoce la Declaración de Impacto Ambiental, la Riera de Vallcanera es uno de los corredores faunísticos más importantes de la zona. Por otra parte, la citada Declaración de Impacto Ambiental establece que entre el EIN de l'Estany de Sils, que incluye esta riera, y el EIN de la Riera de Santa Coloma, se dispongan pasos de anfibios a una distancia máxima de 200 metros entre pasos hábiles para la fauna herpetológica. Los alrededores de la Riera de Vallcanera son de gran interés para la expansión de la fauna herpetológica presente en el Estany de Sils: reinetas, sapos corredores, tritones, tortugas de laguna, lagartos, etc. Todas estas especies están estrictamente protegidas por la Directiva Hábitats y por el Convenio de Berna, y son consideradas especies amenazadas o muy escasas.
Diputació de Girona	Dimensiones 7 x 4 m
DMAiH / ACA	Dimensiones 7 x 4 m

Número	V-22
Nombre	Viaducto rec de la Font del Frare
Ubicación	Pk 708+380
Municipio	Sils
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 708+430 OD + PF 7 x 4 m
CILMA Ayto. Sils	Longitud 100 m El torrente de la Font del Frare es un importante afluente de la Riera de Vallcanera, que forma parte del EIN de l'Estany de Sils. Es, por tanto, un conector ecológico de gran interés para la expansión de la fauna herpetológica presente en esta zona húmeda, antaño el segundo lago natural más importante de Cataluña: reinetas, sapos corredores, tritones, tortugas de laguna, lagartos, etc., especies que están estrictamente protegidas por la Directiva Hábitats y por el Convenio de Berna. Por otra parte, el Torrente de la Font del Frare dispone de unos hábitats considerados de protección prioritaria según la Directiva Hábitats, merecedores, por tanto, de conservación estricta, y que suman a su valor intrínseco el funcional, ya que permiten la conectividad ecológica entre la Serra de Còguls (último contrafuerte sureste de Les Guilleries) y la reserva de Biosfera del Montseny, respectivamente, con los EIN de les Gavarres, l'Estany de Sils y els Turons de Maçanet.
Diputació de Girona	Longitud 100 m
DMAiH / ACA	Pk 708+430 OD + PF 7 x 4 m <i>Se ha considerado no proponer el viaducto de 100 m. dado que la realidad es que ya está consolidado.</i>

Número	P-14
Nombre	Paso de fauna La Creu Petita
Ubicación	Pk 708+430
Municipio	Sils
DIA	
Ministerio Fomento	Dimensiones 7 x 4 m
CILMA Ayto. Sils	Dimensiones 7 x 4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7 x 4 m
DMAiH / ACA	Dimensiones 7 x 4 m

Número	V-21
Nombre	Viaducto Vilobí d'Onyar
Ubicación	Pk 710+688
Municipio	Vilobí d'Onyar
DIA	Se evitará el desvío de la riera atravesada por el trazado a la altura del pk 74+950, disponiéndose obras de fábrica independientes o una única de dimensiones suficientes. En el cruce sobre el río Onyar (pk 75+400) se dispondrá un viaducto de dimensiones suficientes para salvar el camino que discurre por su margen izquierda y de forma que sus estribos queden al menos a 5 metros de su vegetación de ribera.
Ministerio Fomento	Pk 710+688 Viaducto Longitud 108 m Pk 710+860 OD dimensiones 3 x 2,5 m Pk 711+000 OD dimensiones 3 x 2,5 m Pk 711+221 Viaducto Longitud 57 m Pk 711+340 OD dimensiones 6 x 3,5 m Pk 711+691 PI Pk 711+940 OD dimensiones 7 x 5 m
CILMA Ayto. Vilobí d'Onyar	Longitud 1.500 m Alargar el viaducto del Onyar para que garantice la continuidad lateral de las formaciones de ribera asociadas al río. El ecosistema fluvial del Onyar, identificado como un río de especial interés conector a escala de Cataluña (1999), constituye un importante conector ecológico entre Les Guilleries, el llano y Les Gavarres. En su cuenca hay importantes poblaciones de cérvidos en expansión, que hay que proteger para garantizar su la recuperación espontánea, ya que contribuyen al equilibrio de los ecosistemas forestales, especialmente en el caso del corzo, ya que se alimenta básicamente de zarzas y arbustos forestales. Este viaducto debe ampliarse para superar la anchura del sistema fluvial, formado por el cauce del río y el espacio de bosque de ribera adyacente, y así poder mantener la conectividad terrestre durante todo el año, además de la del ecosistema acuático.
Diputació de Girona	Longitud 1.500 ml El Onyar es un río de interés conector que une les Guilleries, el llano de Girona y el mazizo de les Gavarres, además de tener un

	alto valor ecológico. Hay por tanto que garantizar una mínima afectación y un espacio libre con vegetación de ribera a su alrededor.
DMAiH / ACA	<p><u>Viaducto de Bagastrà</u></p> <p>Informe: El torrente queda confinado entre el estibo del margen izquierdo y la pila 3, reduciéndose la capacidad del torrente. Esto implica aumentar el riesgo obstrucción, y la destrucción del corredor biológico de ambos márgenes donde ha de situarse el bosque de ribera. Se ha de respetar el SH. Por tanto, se ha de colocar el estribo izquierdo y aumentar la distancia entre la pila 3 y el curso fluvial. Se ha de redimensionar. El resguardo de la carretera C-25, además, es muy limitado.</p> <p>Por un tema de desdoblamiento de la carretera han tenido que ampliar el viaducto a 24+30+30.1+30+30+30=174m. Faltan los cálculos (anchura libre) y una nueva solicitud por tal de volver a informar este nuevo viaducto.</p> <p><u>Viaducto río Onyar</u></p> <p>Informe: El estribo derecho y la pila 1 se han de alejar al máximo del río. Se ha de dar una forma más hidrodinámica a las pilas. La apertura central ha de ampliarse hasta la anchura necesaria que garantice la presencia de bosque de ribera y el paso de la avenida.</p> <p><i>Se ha considerado que las nuevas expectativas sobr propuestas que estudi ADIF pueden cumplir las exigencias de permeabilidad en este tramo. Confirmar y reclamar que efectivamente se lleven a cabo.</i></p>

Número	P-13
Nombre	Paso de fauna torrente de Calderó II
Ubicación	Pk 0+170
Municipio	Riudellots de la Selva
DIA	Pk 0+170
Ministerio Fomento	Pk 0+170 OD tipo 2
CILMA Ayto. Riudellots de la Selva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-12
Nombre	Paso de fauna torrente de Calderó I
Ubicación	Pk 0+460
Municipio	Riudellots de la Selva
DIA	Pk 0+460
Ministerio Fomento	Terraplén
CILMA Ayto. Riudellots de la Selva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	V-20
Nombre	Viaducto autopista AP-7
Ubicación	Pk 0+868
Municipio	Riudellots de la Selva
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 144 m
CILMA Ayto. Riudellots de la Selva	Longitud 144 m
Diputació de Girona	Longitud 144 m

Número	P-11
Nombre	Paso de fauna de la Feixa de Can Pla
Ubicación	Pk 1+210
Municipio	Riudellots de la Selva
DIA	Pk 1+210
Ministerio Fomento	Pk 1+210 OD tipo 2
CILMA Ayto. Riudellots de la Selva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-10
Nombre	Paso de fauna de Can Pla
Ubicación	Pk 1+805
Municipio	Aiguaviva
DIA	Pk 1+805
Ministerio Fomento	Pk 1+805 OD tipo 1
CILMA Ayto. Aiguaviva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-09
Nombre	Paso de fauna del Rec del Regàs
Ubicación	Pk 2+050
Municipio	Aiguaviva
DIA	Pk 2+050
Ministerio Fomento	Pk 2+050 OD tipp 2
CILMA Ayto. Aiguaviva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	T-19
Nombre	Túnel de Mas Vinyotes
Ubicación	Pk 0+685 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Aiguaviva
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA	Longitud 180 m
Ayto. Aiguaviva	<p>La variante propuesta presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores a las del Estudio Informativo. Al discurrir la rasante a una cota inferior, se pasa a la altura de Mas Vinyotes con un falso túnel y se cruza la riera de la Torre con un viaducto de 350 ml. Además la traza pasa a la altura de Mas Gelats con un falso túnel de 515 metros de longitud. Con los dos falsos túneles propuesto y el viaducto se disminuye también el impacto sobre la geomorfología, la vegetación, la fauna y el paisaje.</p> <p>El falso túnel de Can Vinyotes, cumple la función de permeabilización esencial para conectores prioritarios de la red de espacios naturales de las comarcas de Girona. Esta zona corresponde al principal conector ecológico entre los EIN de las Gavarres (al este) y los EIN de la Closa de Sant Dalmai, el río Ter (río de especial interés conector) y los sistemas forestales que se mantienen hasta los contrafuertes del Espacio de Interés Natural de les Guilleries (al oeste) y del EIN de Rocacorba (al noroeste), que tienen ecosistemas afines. Cabe destacar que el EIN de las Gavarres es uno de los espacios naturales protegidos que tiene el índice de aislamiento mas elevado del área del área de estudio (Mayor & Terrades, Departament de Medi Ambient, 1.999).</p> <p>Es precisamente por este conector por donde transcurre la propuesta de Anillo Verde de Girona que promueve la Diputación de Girona, y que rodea la capital por medio de una serie de espacios libres, rurales y forestales, de su entorno. El desarrollo de este parque peri urbano gerundense dependerá directamente de la permeabilización que se alcance en los términos municipales de Vilobí d'Onyar y Aiguaviva.</p>
Diputació de Girona	Longitud 180 m

Número	V-19
Nombre	Viaducto riera la Torre
Ubicación	Pk 0+970 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Aiguaviva
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 2+650 OD tipo 2 Pk 2+750 OD tipo 1
CILMA	Longitud 350 m
Ayto. Aiguaviva	<p>La variante propuesta presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores a las del Estudio Informativo. Al discurrir la rasante a una cota inferior, se pasa a la altura de Mas Vinyotes con un falso túnel y se cruza la riera de la Torre con un viaducto de 350 ml. Además la traza pasa a la altura de Mas Gelats con un falso túnel de 515 metros de longitud. Con los dos falsos túneles propuesto y el viaducto se disminuye también el impacto sobre la geomorfología, la vegetación, la fauna y el paisaje.</p> <p>El viaducto de la riera de la Torre, cumple la función de permeabilización esencial para conectores prioritarios de la red de espacios naturales de las comarcas de Girona. Esta zona corresponde al principal conector ecológico entre los EIN de las Gavarres (al este) y los EIN de la Closa de Sant Dalmai, el río Ter (río de especial interés conector) y los sistemas forestales que se mantienen hasta los contrafuertes del Espacio de Interés Natural de les Guilleries (al oeste) y del EIN de Rocacorba (al noroeste), que tienen ecosistemas afines. Cabe destacar que el EIN de las Gavarres es uno de los espacios naturales protegidos que tiene el índice de aislamiento mas elevado del área del área de estudio (Mayor & Terrades, Departament de Medi Ambient, 1.999).</p> <p>Es precisamente por este conector por donde transcurre la propuesta de Anillo Verde de Girona que promueve la Diputación de Girona, y que rodea la capital por medio de una serie de espacios libres, rurales y forestales, de su entorno. El desarrollo de este parque peri urbano gerundense dependerá directamente de la permeabilización que se alcance en los términos municipales de Vilobí d'Onyar y Aiguaviva.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 350 m</p> <p>Se trata de un espacio fluvial entre el aeropuerto y la zona industrial de Riudellots al sur, y el inicio del área urbana de Girona al norte. El viaducto es necesario para mantener la conectividad de esta unidad paisagística, muy antrópica.</p>

Número	P-08
Nombre	Paso de fauna dels Camps de Can Figueres
Ubicación	Pk 3+220
Municipio	Aiguaviva
DIA	Pk 3+220
Ministerio Fomento	Pk 3+220 OD tipo 1
CILMA Ayto. Aiguaviva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	T-18
Nombre	Túnel de Mas Gelats
Ubicación	Pk 2+000 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Aiguaviva
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Aiguaviva	<p>Longitud 515 m</p> <p>La variante propuesta presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores a las del Estudio Informativo. Al discurrir la rasante a una cota inferior, se pasa a la altura de Mas Vinyotes con un falso túnel y se cruza la riera de la Torre con un viaducto de 350 m. Además la traza pasa a la altura de Mas Gelats con un falso túnel de 515 metros de longitud. Con los dos falsos túneles propuesto y el viaducto se disminuye también el impacto sobre la geomorfología, la vegetación, la fauna y el paisaje.</p> <p>El falso túnel de Mas Gelats, cumplen la función de permeabilización esencial para conectores prioritarios de la red de espacios naturales de las comarcas de Girona. Esta zona corresponde al principal conector ecológico entre los EIN de las Gavarres (al este) y los EIN de la Closa de Sant Dalmai, el río Ter (río de especial interés conector) y los sistemas forestales que se mantienen hasta los contrafuertes del Espacio de Interés Natural de les Guilleries (al oeste) y del EIN de Rocacorba (al noroeste), que tienen ecosistemas afines. Cabe destacar que el EIN de las Gavarres es uno de los espacios naturales protegidos que tiene el índice de aislamiento más elevado del área del área de estudio (Mayor & Terrades, Departament de Medi Ambient, 1.999).</p> <p>Es precisamente por este conector por donde transcurre la propuesta de Anillo Verde de Girona que promueve la Diputación de Girona, y que rodea la capital por medio de una serie de espacios libres, rurales y forestales, de su entorno. El desarrollo de este parque peri urbano gerundense dependerá directamente de la permeabilización que se alcance en los términos municipales de Vilobí d'Onyar y Aiguaviva.</p>
Diputació de Girona	Longitud 515 m

Número	C-07
Nombre	Permeabilización Anilla Verde Girona (sud)
Ubicación	
Municipio	Aiguaviva
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Aiguaviva	
Diputació de Girona	La entrada a Girona por el sur requiere algunos puntos que permitan travesar la infraestructura, aunque actualmente no se pueden concretar por la indefinición del proyecto. Sin estos puntos sería imposible la consecución de la Anilla Verde del área urbana de Girona, y del paso desde la llanura del oeste de Girona hasta las Gavarras.

Número	P-07
Nombre	Paso de fauna de la riera de Can Gibert
Ubicación	Pk 4+915
Municipio	Aiguaviva
DIA	Pk 4+915
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Aiguaviva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-06
Nombre	Paso de fauna Bosc d'en Nadal
Ubicación	Pk 5+745
Municipio	Fornells de la Selva
DIA	Pk 5+745
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Fornells de la Selva	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-05
Nombre	Paso de fauna campos de Can Siurana
Ubicación	Variante estación de mercancías
Municipio	Vilablareix
DIA	Variante estación de mercancías
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Vilablareix	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-04
Nombre	Paso de fauna río Güell III
Ubicación	Variante estación de mercancías
Municipio	Vilablareix
DIA	Variante estación de mercancías
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Vilablareix	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-03
Nombre	Paso de fauna riu Güell II
Ubicación	Variante estación de mercancías
Municipio	Vilablareix
DIA	Variante estación de mercancías
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Vilablareix	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	P-02
Nombre	Paso de fauna riu Güell I
Ubicación	Variante estación de mercancías
Municipio	Vilablareix
DIA	Variante estación de mercancías
Ministerio Fomento	Dimensiones 7x4 m
CILMA Ayto. Vilablareix	Dimensiones 7x4 m
Diputació de Girona	Dimensiones 7x4 m

Número	T-15
Nombre	Túnel de Sarrià de Ter
Ubicación	Pk 10+680
Municipio	Sarrià de Ter
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 4.270 m
CILMA Ayto. Sarrià de Ter	<p>Longitud 4.785 m</p> <p>La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducción del número de bocas de túnel de cinco a tres en el término municipal de Sarrià de Ter. - Reducir al máximo posible el impacto ambiental al desaparecer en gran parte del trazado el efecto barrera de la infraestructura. - Eliminar el impacto sobre una zona peri-urbana en expansión y crecimiento. - Eliminar el impacto sobre la escuela de Sarrià de Dalt. - Eliminar la afectación sobre las rieras de Xuclà y de Sarrià. <p>El objetivo del trazado en alzado es el soterramiento de la línea de la LAV en el término municipal de Sarrià de Ter.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 4.785 m</p> <p>El túnel es fundamental para permitir la existencia de la Anilla Verde de Girona. Además es necesaria la mínima afección de la riera de Xuclà y del torrente de Sarrià</p>

Número	T-14
Nombre	Túnel de Montagut
Ubicación	Pk 15+900
Municipio	Sant Julià de Ramis
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Sant Julià de Ramis	<p>Longitud 650 m</p> <p>La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por el siguiente motivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminar el impacto sobre una zona peri-urbana en expansión y crecimiento. - Eliminar la afectación sobre la zona industrial en planeamiento de Sant Julià de Ramis <p>El objetivo del trazado en alzado es rebajar la cota de la rasante proyectada en el Estudio Informativo para reducir el impacto sobre el barrio de Montagut.</p>
Diputació de Girona	Longitud 650 m

Número	V-18
Nombre	Viaducte carretera C-150
Ubicación	Pk 2+200
Municipio	Palol de Revardit
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 318 m
CILMA Ayto. Palol de Revardit	Longitud 318 m
Diputació de Girona	Longitud 318 m

Número	T-13
Nombre	Túnel de Montaspre
Ubicación	Pk 3+285
Municipio	Palol de Revardit
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 695 m
CILMA Ayto. Palol de Revardit	Longitud 695 m
Diputació de Girona	Longitud 695 m

Número	V-17
Nombre	Viaducto torrente de Riudellots
Ubicación	Pk 4+075
Municipio	Palol de Revardit
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 168 m
CILMA Ayto. Palol de Revardit	Longitud 168 m
Diputació de Girona	Longitud 168 m

Número	T-12
Nombre	Túnel el Quintà
Ubicación	Pk 4+370
Municipio	Cornellà de Terri
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 515 m
CILMA Ayto. Cornellà de Terri	Longitud 515 m
Diputació de Girona	Longitud 515 m

Número	V-16
Nombre	Viaducto riera de Marmanya
Ubicación	Pk 5+165
Municipio	Cornellà de Terri
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 224 m
CILMA Ayto. Cornellà de Terri	Longitud 224 m
Diputació de Girona	Longitud 224 m Se trata de un espacio de elevado interés faunístico y para la conectividad ecológica, con lo que hay que respetarlo al máximo en la intervención

Número	V-15
Nombre	Viaducto río Terri
Ubicación	Pk 5+635
Municipio	Cornellà de Terri
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 1.144 m
CILMA Ayto. Cornellà de Terri	Longitud 1.144 m
Diputació de Girona	Longitud 1.144 m

Número	T-11
Nombre	Túnel de Cornellà de Terri
Ubicación	Pk 6+950
Municipio	Cornellà de Terri
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 1.550 m
CILMA Ayto. Cornellà de Terri	Longitud 1.550 m
Diputació de Girona	Longitud 1.550 m

Número	V-14
Nombre	Viaducto riera La Farga
Ubicación	Pk 8+745
Municipio	Vilademuls
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 304 m
CILMA Ayto. Vilademuls	Longitud 304 m
Diputació de Girona	Longitud 304 m

Número	T-10
Nombre	Túnel de Sant Esteve de Guialbes
Ubicación	Pk 9+500
Municipio	Vilademuls
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 2.800 m
CILMA Ayto. Vilademuls	Longitud 2.800 m
Diputació de Girona	Longitud 2.800 m

Número	V-13
Nombre	Viaducto rec de Cinyana
Ubicación	Pk 12+545
Municipio	Vilademuls
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 168 m
CILMA Ayto. Vilademuls	Longitud 168 m
Diputació de Girona	Longitud 168 m

Número	T-09
Nombre	Túnel de Terradelles
Ubicación	Pk 12+945
Municipio	Vilademuls - Bàscara
DIA	'La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 2.755 m
CILMA Ayto. Vilademuls Ayto. Bàscara	Longitud 4.264 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara <p>Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia.</p> <p>Los objetivos del trazado en alzado son: Alargar el túnel desde Terradelles más allá de la intersección con la carretera GE-622 de Bàscara a Vilaur en el pk 5+500.000 para reducir el impacto del trazado sobre el Pla de Bàscara, y unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000.</p>
Diputació de Girona	Longitud 4.264 m

Número	T-08
Nombre	Túnel de Bàscara
Ubicació	Pk 4+800 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Bàscara
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA	Longitud 700 m
Ayto. Bàscara	<p>La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara <p>Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia.</p> <p>Los objetivos del trazado en alzado son: Alargar el túnel desde Terradelles más allá de la intersección con la carretera GE-622 de Bàscara a Vilaur en el pk 5+500.000 para reducir el impacto del trazado sobre el Pla de Bàscara, y unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000.</p>
Diputació de Girona	Longitud 700 m

Número	V-12
Nombre	Viaducto río Fluvià
Ubicación	Pk 5+800 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Bàscara
DIA	<p>En el viaducto sobre el río Fluvià se utilizará un sistema constructivo (preferentemente de losa empujada o con cimbra autoportante) con el que no se afecte indirecta ni indirectamente al cauce y se dispondrán las pilas de forma que se minimice la afección al cauce y a la vegetación. (Los pp.kk. referidos a continuación se refieren a esta Variante).</p> <p>Con objeto de disminuir la afección a la zona urbanizada situada en las proximidades del trazado, pk. 110+700, se considerará el desplazamiento de la traza hacia el este o se proyectarán los elementos constructivos necesarios para alcanzar dicho objetivo</p> <p>El paso sobre la rieras Can Fares (pk 111+600) y de Santa Anna (pk 112+100) se dispondrán estructuras en sustitución de las obras de drenaje previstas, de forma que los estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera.</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras</p>
Ministerio Fomento	Longitud 1.188 m
CILMA	Longitud 1.320 m
Ayto. Bàscara	<p>La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara <p>Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia.</p>

	<p>Los objetivos del trazado en alzado son: Alargar el túnel desde Terradelles más allá de la intersección con la carretera GE-622 de Bàscara a Vilaur en el pk 5+500.000 para reducir el impacto del trazado sobre el Pla de Bàscara, y unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 1.320 m</p> <p>El río Fluvià es uno de los corredores lineales más importantes de Catalunya, uniendo el Parc Natural de la Zona Volcànica de la Garrotxa con el Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà. Además tiene un altísimo valor ecológico intrínseco: es la cuenca fluvial interna en mejor estado del país, la única sin ningún embalse, y se ha reintroducido la nutria con gran éxito. Hace falta, por tanto, reducir la afección del propio río y su entorno al mínimo.</p>

Número	T-07
Nombre	Túnel de Pontós
Ubicación	Pk 8+450 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Pontós
DIA	'Se proyectará una estructura en sustitución de la obra de drenaje prevista sobre el Rec de la Font Vella (pk 0+330), de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Pontós	<p>Longitud 2.600 m</p> <p>La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Pontós. <p>Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia.</p> <p>Los objetivos del trazado en alzado son: Unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000., así como conseguir el trazado en túnel a su paso por Pontós y Garrigàs par evitar la concentración de obras de fábrica para salvar los diferentes cruces del trazado de la línea de alta velocidad con la carretera A-2 de Madrid a Francia y la Autopista del Mediterráneo AP-7.</p>
Diputació de Girona	Longitud 2.600 m

Número	A-07
Nombre	Mota longitudinal Borrassà
Ubicación	Pk 11+300 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Borrassà
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Borrassà	Para minimizar el impacto acústico sobre el núcleo urbano de Creixell, se propone la ejecución de una mota revegetada con plantación de arbolado de características importantes como medida de absorción acústica. Esta solución permite la formación de pantalla arbórea de ocultación visual de la catenaria de la LAV.
Diputació de Girona	

Número	V-11
Nombre	Viaducto riera d'Àlguema
Ubicación	Pk 13+475 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Santa Llogaia d'Àlguema
DIA	<p>Con objeto de disminuir la afección sobre la riera de Àlguema (pk 3+500) se proyectará una estructura de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera. Esta estructura abarcará también la carretera de acceso a la autopista A-7</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras</p>
Ministerio Fomento	<p>Pk 3+500 OD tipo 2</p> <p>Pk 3+580 OD tipo 2</p>
<p>CILMA</p> <p>Ayto. Santa Llogaia d'Àlguema</p>	<p>Longitud 515 m</p> <p>La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Santa Llogaia d'Àlguema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viaducto sobre el cruce con la riera d'Àlguema de 515 m de longitud abarcando la carretera de acceso a la autopista AP-7 y el Rec Aragall. - Reducir el impacto visual y de barrera sobre el núcleo urbano de Santa Llogaia d'Àlguema. <p>El objetivo del trazado propuesto en alzado es la disminución de la cota de la rasante proyectada para minimizar el impacto ambiental sobre el territorio.</p>
<p>Diputació de Girona</p>	<p>Longitud 515 m</p> <p>La riera d'Àlguema es un importante corredor que permite atravesar diferentes infraestructuras lineales, además de ser punto de distribución de la nùtria.</p>

Número	V-10
Nombre	Viaducto río Manol
Ubicación	Pk 15+050 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Vilafant
DIA	<p>Con objeto de disminuir la afección sobre el río Manol (pk 5+000), su vegetación asociada y la fauna, se proyectará un viaducto de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera, no se sitúen pilas dentro del cauce y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros. Se utilizará un sistema constructivo de forma que en la ejecución del tablero no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante.</p> <p>"Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"</p>
Ministerio Fomento	Longitud 104 m
CILMA Ayto. Vilafant	<p>Longitud 700 m</p> <p>El informe sobre el trazado de la línea de alta velocidad de Barcelona a Francia en su paso por Vilafant redactado por el arquitecto Lluís Gratacós Soler en 1998 recoge que: <i>La construcción de la línea de la LAV no es la única infraestructura territorial prevista en el ámbito del término municipal de Vilafant. Las previsiones de la variante norte y sur de la N-260, que, desde el puente de Avinyonet de Puigventós hasta Vilabertran, por el lado norte, y hasta el "Pont del Príncep" por el sur, discurren por el término de Vilafant, conjuntamente con la Línea de Alta Velocidad y la autopista AP-7, producirán un territorio absolutamente fraccionado, los espacios residuales del cual prácticamente imposibilitan una solución armónica en la ordenación del territorio.</i></p> <p>La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Vilafant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viaducto sobre el río Manol de 700 m. de longitud no afectando la vegetación de ribera en consonancia con el

	<p>Plan Especial de protección de la zona de Palol Sabaldòria y el proyecto LIFE de la UE.</p> <p>La propuesta del viaducto sobre el río Manol reduce considerablemente el impacto que se produciría si en lugar de dicha estructura se procediera a la ejecución de un terraplén. El conjunto de Palol Sabaldòria, delimitado por el norte por el río Manol, abarca los restos del castillo Medieval de Palol, la iglesia pre-románica de una sola nave con absis de planta trapezoidal de Sant Miquel de Palol y el Mas de Palol que data del S. XVI, más los terrenos adyacentes en los que se pueden estudiar yacimientos arqueológicos de la época antigua y medieval.</p> <p>Por otro lado, resaltar la importancia arquitectónica y social de la torre de la "bòbila" y hacer constar que con la solución del viaducto propuesto se salva dicho símbolo del pueblo de Vilafant y del entorno de Palol Sabaldòria.</p> <p>También destacar que Vilafant es un municipio con una marcada dispersión municipal y con la introducción de las medidas correctoras propuestas, se reduce la alteración de la movilidad funcional entre estos núcleos de población diseminados, se mejora la interconexión social y económica entre ellos y se reduce el efecto barrera y de aislamiento entre las dos partes en que la línea de la LAV divide el Término Municipal de Vilafant.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 700 m</p> <p>El río Manol no sólo es un corredor ecológico importante, sino que este espacio es fundamental para mantener una Anilla Verde alrededor de Figueres, que quedará interrumpida si el viaducto no es lo suficientemente ancho como para contener el río, el camino de Palol Sabaldòria y un corredor libre con vegetación de ribera. Un viaducto insuficiente también hipotecaría un proyecto LIFE demandado desde el Ayuntamiento de Vilafant</p>

Número	T-06
Nombre	Túnel de Vilafant
Ubicación	Pk 15+925 (Propuesta modificaciones CILMA)
Municipio	Vilafant
DIA	Con objeto de afectar lo menos posible a la urbanización Arengada Sud, al barrio de Colubret y a las edificaciones situadas en las proximidades del trazado (pp.kk. 6+800 y 8+200), el trazado discurrirá lo más próximo posible al de la autopista A-7 y preferiblemente en desmonte, para lo cual se bajará la cota de la rasante en esta zona, lo que también ayudará a la consecución de la condición siguiente. Si no pudiese proyectarse en desmonte en la zona que discurre frente al colegio situado junto a la carretera de Figueres - Llers se dispondrán caballones de tierra del lado Este del trazado.
Ministerio Fomento	
CILMA	Longitud 2.560 m
Ayto. Vilafant	<p>El informe sobre el trazado de la línea de alta velocidad de Barcelona a Francia en su paso por Vilafant redactado por el arquitecto Lluís Gratacós Soler en 1998 recoge que: <i>La construcción de la línea de la LAV no es la única infraestructura territorial prevista en el ámbito del término municipal de Vilafant. Las previsiones de la variante norte y sur de la N-260, que, desde el puente de Avinyonet de Puigventós hasta Vilabertran, por el lado norte, y hasta el "Pont del Príncep" por el sur, discurren por el término de Vilafant, conjuntamente con la Línea de Alta Velocidad y la autopista AP-7, producirán un territorio absolutamente fraccionado, los espacios residuales del cual prácticamente imposibilitan una solución armónica en la ordenación del territorio.</i></p> <p>La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Vilafant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminar el impacto visual producido por la superposición de las infraestructuras de la LAV y la autopista. Se desplaza la autopista y de esta forma se aleja el trazado del núcleo urbano y se aprovechan parcialmente las trincheras del trazado actual de la autopista. - Rebajar la cota de rasante proyectada con el objetivo de afectar lo menos posible a los núcleos urbanos de Arengada Sud y al barrio de Colubret de Vilafant.

	<ul style="list-style-type: none"> - Túnel artificial de 2.560 m. de longitud que enlaza en el pk 18+475 con el túnel bajo la autopista AP-7. - Túnel bajo la autopista AP-7 a partir del pk.18+475 - PAET con rampa de 2‰ entre los pp.kk. 16+925 - 18+475 de 1.550 m. de longitud. <p>Los objetivos del trazado propuesto en planta son alejar el trazado de los núcleos urbanos de Arengada Sud y al barrio de Colubret de Vilafant y aprovechar el corredor que deja la autopista AP-7 al ser desviada.</p> <p>El objetivo del trazado propuesto en alzado es la disminución de la cota de la rasante proyectada para minimizar el impacto ambiental sobre el territorio.</p> <p>También destacar que Vilafant es un municipio con una marcada dispersión municipal y con la introducción de las medidas correctoras propuestas, se reduce la alteración de la movilidad funcional entre estos núcleos de población diseminados, se mejora la interconexión social y económica entre ellos y se reduce el efecto barrera y de aislamiento entre las dos partes en que la línea de la LAV divide el Término Municipal de Vilafant.</p>
Diputació de Girona	Longitud 2.560 m

Número	P-01
Nombre	Paso de fauna La Garriga
Ubicación	Pk 42+510
Municipio	Llers
DIA	
Ministerio Fomento	Pk 42+510 OD D2.500 mm
CILMA Ayto. Llers	'Dimensiones 12 x 5 ml, con un índice de apertura > 1,5 'En este tramo se supera la distancia máxima de dos kilómetros entre pasos de fauna, establecida por la Declaración de Impacto Ambiental, dado que entre el túnel norte de Figueres y el viaducto de La Muga hay unos 2,4 km. Además, según la misma Declaración, hay que dedicar especial esfuerzo a garantizar el mantenimiento de las conexiones ecológicas y paisajísticas en la cuenca del río La Muga, y hay que procurar minimizar el impacto del TGV en el cruce con la cuenca de este río, ya que ahí se ejecutó con éxito un plan de introducción de la nutria (<i>Lutra lutra</i>), especie legalmente protegida. La actuación propuesta contribuye a permeabilizar esta parte de la cuenca, conectando el Torrente de Mas Llopard y La Muga, a través de un mosaico de hábitats de valor destacado.
Diputació de Girona	'Dimensiones 12 x 5 ml, con un índice de apertura > 1,5

Número	V-09
Nombre	Viaducto río La Muga
Ubicación	Pk 40+860
Municipio	Pont de Molins
DIA	<p>Con objeto de disminuir la afección al cauce del río Muga, a su vegetación asociada y al núcleo urbano de Pont de Molins (pp.kk. 128+200 - 128+500), en el proyecto del viaducto se tendrá en cuenta lo siguiente:</p> <p>Se elevará la cota prevista de la rasante del orden de 5 metros para disminuir la altura de los desmontes colindantes con el valle del río.</p> <p>El viaducto se prolongará en dirección Norte, hasta la altura del pk 128+750, y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros.</p> <p>No se dispondrán pilas en el interior del cauce y en la ejecución del tablero se utilizará un sistema constructivo de forma que no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada con cimbra autoportante.</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras</p>
Ministerio Fomento	Longitud 657 m
CILMA Ayto. Pont de Molins	Longitud 657 m
Diputació de Girona	Longitud 657 m

Número	C-08
Nombre	Restauración del Llobregat
Ubicación	
Municipio	Biure
DIA	<p>Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión".</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat."</p>
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Biure	
Diputació de Girona	<p>El río Llobregat es uno de los corredores biológicos más importantes de la provincia de Girona, uniendo diferentes espacios naturales como los de la Alta Garrotxa y les Salines con los Estanys de la Jonquera y el Massís de l'Albera. Además es un refugio para la nutria. Pero todo el cauce se encuentra muy degradado, y es atravesado hasta cinco veces por el TGV. Por tanto se piden trabajos de restauración y mejora en todo el tramo de la Jonquera a Biure, y la mínima afectación posible.</p>

Número	V-08
Nombre	Viaducto río Ricardell
Ubicación	Pk 38+775
Municipio	Biure
DIA	<p>'En el paso sobre el río Ricardell (pk 130+600) se proyectará una estructura que pase también sobre la carretera de Biure. El estribo Norte se situará al menos a 10 m. De la vegetación de ribera y de forma que la altura de este estribo sobre el terreno no supere los 8 metros.</p> <p>Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, la ocupación del suelo y el efecto barrera, en el tramo comprendido entre el río Ricardell y la boca del túnel en la frontera, al final del proyecto, el trazado discurrirá lo más próximo posible al de las infraestructuras existentes, carretera N-II y autopista A-7, teniendo en cuenta que el movimiento de tierras y la afección a los cursos de agua sean los menores posibles</p>
Ministerio Fomento	Longitud 570 m
CILMA Ayto. Biure	Longitud 570 m
Diputació de Girona	Longitud 570 m

Número	T-04
Nombre	Túnel de l'Hostal Nou
Ubicación	Pk 37+750
Municipio	Biure
DIA	En los desmontes de gran altura previstos en los pp.kk. 132+100 y 134+100 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Biure	Longitud 70 m Los falsos túneles propuestos se justifican por el gran impacto ambiental no reversible ocasionado en el territorio y la vegetación que provocarían los desmontes proyectados en el Estudio Informativo aprobado.
Diputació de Girona	Longitud 70 m

Número	V-07
Nombre	Viaducto de Passamillàs
Ubicación	Pk 37+615
Municipio	Biure
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Biure	Longitud 75 m Esta zona corresponde a uno de los tres principales conectores ecológicos identificados por el estudio de base del Plan Territorial Parcial del Alt Empordà (2004), y los estudios realizados a escala de Cataluña (1999) para mantener –o restaurar- la conectividad entre los espacios de interés natural del interior con los del llano y el litoral. Concretamente, este espacio permite conectar los EIN de la Alta Garrotxa y del Macizo de les Salines con el PNIN del Macizo de l'Albera, el Parque Natural dels Aiguamolls (marjales) de l'Empordà y el Parque Natural de Cap de Creus, y el EIN dels Estanys (lagunas) de la Jonquera.
Diputació de Girona	Longitud 75 m

Número	T-03
Nombre	Túnel de Puigbrucós
Ubicación	Pk 37+577
Municipio	Biure
DIA	En los desmontes de gran altura previstos en los pp.kk. 132+100 y 134+100 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 189 m
CILMA Ayto. Biure	Longitud 189 m
Diputació de Girona	Longitud 189 m

Número	V-06
Nombre	Viaducto de Llobregat d'Empordà
Ubicación	Pk 37+320
Municipio	Biure
DIA	<p>Con objeto de evitar cualquier afección al río Llobregat, en la zona en que éste discurre más próximo a la carretera GE-502 de Maçanet de Cabrenys (a la altura del pk 133+100) el trazado se proyectará de forma que no sea preciso realizar ninguna modificación, incluso durante las obras, de la carretera mencionada.</p> <p>'Las obras de drenaje y estructuras sobre caminos o carreteras muy próximas entre sí previstas en cada uno de los siguientes pp.kk.: 131+900, 132+450, 132+900, 133+750, 136+000, 140+350, 141+050, 141+600, 143+150, 143+900, se unificarán en una estructura única (en cada uno de dichos puntos) con la triple función de paso de camino, obra de drenaje y paso de fauna, para lo cual se diseñarán de forma adecuada, buscando el aislamiento mediante pantallas vegetales entre la zona próxima al cauce y el camino.</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat."</p>
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Biure	<p>Longitud 760 m</p> <p>Esta zona corresponde a uno de los tres principales conectores ecológicos identificados por el estudio de base del Plan Territorial Parcial del Alt Empordà (2004), y los estudios realizados a escala de Cataluña (1999) para mantener –o restaurar- la conectividad entre los espacios de interés natural del interior con los del llano y el litoral. Concretamente, este espacio permite conectar los EIN de la Alta Garrotxa y del Macizo de les Salines con el PNIN del Macizo de l'Albera, el Parque Natural dels Aiguamolls (marjales) de l'Empordà y el Parque Natural de Cap de Creus, y el EIN dels Estanys (lagunas) de la Jonquera.</p>
Diputació de Girona	<p>Longitud 760 m</p> <p>Viaducto fundamental para la conexión entre los espacios naturales de l'Albera y les Salines, y para la distribución de la tortuga mediterránea.</p>

Número	C-09
Nombre	Permeabilización de infraestructuras
Ubicación	
Municipio	Biure
DIA	Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7".
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Biure	
Diputació de Girona	Para mantener un corredor ecológico fundamental entre la parte baja de la Albera y les Salines en el municipio de Biure, y garantizar la efectividad del viaducto sobre el Llobregat, hay que mejorar la permeabilidad de la AP-7 y la A-2. Se deberá estudiar si estos deberán tener forma de viaductos o ecoductos (falsos túneles), y sería conveniente aprovechar la futura ampliación de las dos infraestructuras para la ejecución de estas actuaciones.

Número	T-02
Nombre	Túnel de Puigpedrell
Ubicación	Pk 35+425
Municipio	"Darnius
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 180 m
CILMA Ayto. Darnius	Longitud 180 m
Diputació de Girona	Longitud 180 m

Número	C-10
Nombre	Túnel el Pedreló
Ubicació	Pk 33+960
Municipio	Capmany
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Capmany	
Diputació de Girona	Longitud 260 m 'Mejora la conectividad en el llano de l'Alt Empordà, y para el paso de la tortuga mediterránea

Número	V-05
Nombre	Viaducto del torrente de Bosquerós
Ubicació	Pk 33+700
Municipio	Capmany
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Capmany	Longitud 240 m 'Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'
Diputació de Girona	Longitud 240 m

Número	V-04
Nombre	Viaducto riera del Gou
Ubicación	Pk 32+502
Municipio	Agullana
DIA	El puente sobre la riera del Gou (p.k. 136+900) se proyectará de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 270 m
CILMA Ayto. Agullana	Longitud 380 m Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'
Diputació de Girona	Longitud 380 m

Número	V-03
Nombre	Viaducto córrec del Mestre Bernat
Ubicación	Pk 30+545
Municipio	Agullana
DIA	
Ministerio Fomento	
CILMA Ayto. Agullana	Longitud 175 m Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'
Diputació de Girona	Longitud 175 m

Número	V-02
Nombre	Viaducto el Llobregat
Ubicación	Pk 27+078
Municipio	La Jonquera
DIA	<p>En los dos cruces sucesivos sobre el río Llobregat en los pp.kk. 142+350 y 143+050 (en este último está prevista una obra de drenaje) se proyectarán estructuras cuyos estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros.</p> <p>Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat."</p>
Ministerio Fomento	Longitud 630 m
CILMA Ayto. La Jonquera	Longitud 630 m
Diputació de Girona	<p>Longitud 630 m</p> <p>El río Llobregat es uno de los corredores biológicos más importantes de la provincia de Girona, uniendo diferentes espacios naturales como los de la Alta Garrotxa y les Salines con los Estanys de la Jonquera y el Massís de l'Albera. Además es un refugio para la nutria. Pero todo el cauce se encuentra muy degradado, y es atravesado hasta cinco veces por el TGV. Por tanto se piden trabajos de restauración y mejora en todo el tramo de la Jonquera a Biure, y la mínima afectación posible.</p>

Número	V-01
Nombre	Viaducto del barranco de Sant Julià
Ubicación	Pk 26+568
Municipio	La Jonquera
DIA	
Ministerio Fomento	Longitud 108m
CILMA Ayto. La Jonquera	Longitud 108 m
Diputació de Girona	Longitud 108m

Número	T-01
Nombre	Túnel Le Perthus
Ubicación	Pk 25+480
Municipio	La Jonquera
DIA	'En la boca del túnel transfronterizo se dispondrá un falso túnel de longitud suficiente para que, una vez restaurada, la altura del desmonte en la misma no supere los 12 metros.
Ministerio Fomento	Longitud 1.800 m
CILMA Ayto. La Jonquera	Longitud 1.800 m
Diputació de Girona	Longitud 1.800 m

**PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
GIRONÈS, PLA DE L'ESTANY Y ALT EMPORDÀ**

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
VILOBÍ D'ONYAR - SANT JULIÀ DE RAMIS				
VILOBÍ D'ONYAR				
RIUDELLOTS DE LA SELVA				
P-13 Paso de fauna Torrente de Calderó II		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
P-12 Paso de fauna Torrente de Calderó I		Terraplén	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
V-20 Viaducto autopista AP-7		Longitud 144 m	Longitud 144 m	Longitud 144 m
P-11 Paso de fauna Feixa de Can Pla		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
AIGUAVIVA				
P-10 Paso de fauna de Can Pla		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
P-09 Paso de fauna del rec de Regàs		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
T-19 Túnel de Mas Vinyotes			Longitud 180 m Permeabilización esencial para conectores prioritarios Girona Sur, Gavarres – contrafuertes de las Guilleries	Longitud 180 m
V-19 Viaducto de la riera de la Torre		Pk 2+640 OD tipo 2 Pk 2+750 OD tipo 1	Longitud 350 m Permeabilización esencial para conectores prioritarios Girona Sur, Gavarres – contrafuertes de las Guilleries	Longitud 350 m Se trata de un espacio fluvial entre el aeropuerto y la zona industrial de Riudellots al sur, y el inicio del área urbana de Girona al norte. El viaducto es necesario para mantener la conectividad de esta unidad paisagística, muy antrópica.
P-08 Paso de fauna campos d'en Figueres		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
T-18 Túnel de Mas Gelats			Longitud 515 m Permeabilización esencial para conectores prioritarios Girona Sur, Gavarres – contrafuertes de las Guilleries	Longitud 515 m
C-07 Anilla verde Girona (Sud)				La entrada del TGV a Girona por el sur requiere algunos puntos que permitan atravesar la infraestructura. Sin éstos no sería posible una Anilla Verde que rodeara el área urbana de Girona, y el paso des del llano del oeste de la ciudad al mazizo de les Gavarres.
P-07 Paso de fauna riera de Can Gibert		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
FORNELLS DE LA SELVA				
P-06 Paso de fauna Bosc d'en Nadal		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
VILABLAREIX				
P-05 Paso de fauna Camps de Can Siurana		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
P-04 Paso de fauna riu Güell III		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
P-03 Paso de fauna riu Güell II		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
P-02 Paso de fauna riu Güell I		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
SARRIÀ DE TER				
T-15 Túnel de Sarrià de Ter		Longitud 4.270 m	Longitud 4.785 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: - Reducción del número de bocas de túnel de cinco a tres en el término municipal de Sarrià de Ter. - Reducir al máximo posible el impacto ambiental al desaparecer en gran parte del trazado el efecto barrera de la infraestructura. - Eliminar el impacto sobre una zona peri-urbana en expansión y crecimiento. - Eliminar el impacto sobre la escuela de Sarrià de Dalt. - Eliminar la afectación sobre las rieras de Xuclà y de Sarrià.	Longitud 4.785 m El túnel es fundamental para la existencia de la Anilla Verde de Girona. Además es necesaria la mínima afectación de la riera de Xuclà y el torrent de Sarrià.
SANT JULIÀ DE RAMIS				
T-14 Túnel de Montagut	Con objeto de minimizar la afección acústica y la intrusión visual en el entorno del barrio de San Julià de Montagut (p.k. 1+000) se proyectarán caballones de tierra u otros elementos constructivos que permitan alcanzar dicho objetivo.		Longitud 650 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por el siguiente motivo: - Eliminar el impacto sobre una zona peri-urbana en expansión y crecimiento. - Eliminar la afectación sobre la zona industrial en planeamiento de Sant Julià de Ramis	Longitud 650 m

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
GIRONÈS, PLA DE L'ESTANY Y ALT EMPORDÀ

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
VARIANT DEL PLA DE L'ESTANY				
	La variante del Pla de l'Estany (entre los pp.kk. 92+500 y 110+500 de la Solución Base) presenta unas afecciones ambientales claramente inferiores que las de la Solución Base. Al discurrir la rasante a una cota inferior la longitud en túnel es mayor, sustituyéndose también algunos de los terraplenes de mayores dimensiones por viaductos, con la consiguiente disminución de impactos sobre la geomorfología, la vegetación, el paisaje y la fauna. Asimismo, la afección sobre algunos cursos de agua (ríos Terri y Fluvià, especialmente, y otras riera) es menor; también sobre las zonas urbanas y urbanizadas situadas en las proximidades del trazado. Esta variante se proyectará de forma que la altura de los desmontes en las bocas de los túneles no supere, tras la restauración, los 15 metros y la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos de los viaductos no supere los 10 metros.			
PALOL DE REVARDIT				
V-18 Viaducto sobre la carretera C-150		Longitud 318 m	Longitud 318 m	Longitud 318 m
T-13 Túnel de Montaspre		Longitud 695 m	Longitud 695 m	Longitud 695 m
V-17 Viaducto del torrente de Riudellots		Longitud 168 m	Longitud 168 m	Longitud 168 m
CORNELLÀ DE TERRI				
T-12 Túnel El Quintà		Longitud 515 m	Longitud 515 m	Longitud 515 m
V-16 Viaducto riera de Marmanya		Longitud 224 m	Longitud 224 m	Se trata de un espacio de elevado interés faunístico y para la conectividad ecológica, con lo que hay que respetarlo al máximo en la intervención.
V-15 Viaducto riu el Terri		Longitud 1.144 m	Longitud 1.144 m	Longitud 1.144 m
T-11 Túnel de Cornellà de Terri		Longitud 1.550 m	Longitud 1.550 m	Longitud 1.550 m
VILADEMULS				
V-14 Viaducto riera de Farga		Longitud 304 m	Longitud 304 m	Longitud 304 m
T-10 Túnel de Sant Esteve de Guialbes		Longitud 2.800 m	Longitud 2.800 m	Longitud 2.800 m
V-13 Viaducto del Rec de Cinyana		Longitud 168 m	Longitud 168 m	Longitud 168 m
T-09 Túnel de Terradelles		Longitud 2.755 m	Longitud 4.264 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia. Los objetivos del trazado en alzado son: Alargar el túnel desde Terradelles más allá de la intersección con la carretera GE-622 de Bàscara a Vilaur en el pk 5+500.000 para reducir el impacto del trazado sobre el Pla de Bàscara,	Longitud 4.264 m

**PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
 GIRONÈS, PLA DE L'ESTANY Y ALT EMPORDÀ**

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
VARIANT DEL PLA DE L'ESTANY				
BÀSCARA				
T-08 Túnel de Bàscara			Longitud 700 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia. Los objetivos del trazado en alzado son: Alargar el túnel desde Terradelles más allá de la intersección con la carretera GE-622 de Bàscara a Vilaur en el pk 5+500.000 para reducir el impacto del trazado sobre el Pla de Bàscara.	Longitud 700 m
V-12 Viaducto riu el Fluvià	En el viaducto sobre el río Fluvià se utilizará un sistema constructivo (preferentemente de losa empujada o con cimbra autoportante) con el que no se afecte indirecta ni indirectamente al cauce y se dispondrán las pilas de forma que se minimice la afección al cauce y a la vegetación. (Los pp.kk. referidos a continuación se refieren a esta Variante). Con objeto de disminuir la afección a la zona urbanizada situada en las proximidades del trazado, pk. 110+700, se considerará el desplazamiento de la traza hacia el este o se proyectarán los elementos constructivos necesarios para alcanzar dicho objetivo El paso sobre la rieras Can Fares (pk 111+600) y de Santa Anna (pk 112+100) se dispondrán estructuras en sustitución de las obras de drenaje previstas, de forma que los estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera. "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"	Longitud 1.188 m	Longitud 1.320 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del trazado a su paso por el municipio de Bàscara. La propuesta al éste del núcleo urbano unifica los trazados en un solo corredor de infraestructuras. - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Bàscara Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general pasando por el lado éste de Bàscara aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia. Los objetivos del trazado en alzado son: Unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000.	Longitud 1.320 m El río Fluvià es uno de los conectores lineales más importantes de Catalunya, uniendo la Garrotxa con los Aiguamolls de l'Empordà, además de tener un altísimo valor intrínseco: es la cuenca fluvial en mejor estado.
PONTÓS - FIGUERES				
PONTÓS				
T-07 Túnel de Pontós	Se proyectará una estructura en sustitución de la obra de drenaje prevista sobre el Rec de la Font Vella (pk 0+330), de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros.		Longitud 2.600 m La definición del trazado propuesto ha estado condicionada por los motivos siguientes: - Mejora general del trazado en planta y en alzado - Mejora del impacto sobre el territorio en el término municipal de Pontós Los objetivos del trazado en planta son: conseguir una mejor alineación general aprovechando el corredor de infraestructuras que supone la autopista AP-7 y la carretera A-2 de Madrid a Francia. Los objetivos del trazado en alzado son: Unificar en una sola obra de fábrica el viaducto sobre el río Fluvià y el cruce con la carretera A-2 de Madrid a Francia en el pk 6+950.000., así como conseguir el trazado en túnel a su paso por Pontós y Garrigàs par evitar la concentración de obras de fábrica para salvar los diferentes cruces del trazado de la línea de alta velocidad con la carretera A-2 de Madrid a Francia y la Autopista del Mediterráneo AP-7.	Longitud 2.600 m
GARRIGÀS				
	La variante de Figueres Este (entre los pp.kk. 114+950 y 127+300 de la solución Base) tiene un impacto global claramente menor que la Solución Base, especialmente sobre la hidrología y la vegetación			

**PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
 GIRONÈS, PLA DE L'ESTANY Y ALT EMPORDÀ**

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
PONTÓS - FIGUERES				
BORRASSÀ				
A-07 Mota longitudinal Borrassà			Para minimizar el impacto acústico sobre el núcleo urbano de Creixell, se propone la ejecución de una mota revegetada con plantación de arbolado de características importantes como medida de absorción acústica. Esta solución permite la formación de pantalla arbórea de ocultación visual de la catenaria de la línea de la LAV.	
SANTA LLOGAIA D'ÀLGUEMA				
V-11 Viaducto riera d'Àlguema	Con objeto de disminuir la afección sobre la riera de Àlguema (pk 3+500) se proyectará una estructura de forma que los "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"	PK 3+500 OD tipo 2 PK 3+580 OD tipo 2	Longitud 515 m La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Santa Llogaia d'Àlguema: - Viaducto sobre el cruce con la riera d'Àlguema de 515 m de longitud abarcando la carretera de acceso a la autopista AP-7 y el Rec Aragall.	Longitud 515 m La riera d'Àlguema es un importante corredor que permite atravesar diferentes infraestructuras lineales, además de ser punto de distribución de la nutria.
VILAFANT				
			El informe sobre el trazado de la línea de alta velocidad de Barcelona a Francia en su paso por Vilafant redactado por el arquitecto Lluís Gratacós Soler en 1998 recoge que: <i>La construcción de la línea de la LAV no es la única infraestructura territorial prevista en el ámbito del término municipal de Vilafant. Las previsiones de la variante norte y sur de la N-260, que, desde el puente de Avinyonet de Puigventós hasta Vilabertran, por el lado norte, y hasta el "Pont del Príncep" por el sur, discurren por el término de Vilafant, conjuntamente con la Línea de Alta Velocidad y la autopista AP-7, producirán un territorio absolutamente fraccionado, los espacios residuales del cual prácticamente imposibilitan una solución armónica en la ordenación del territorio.</i>	
V-10 Viaducto del riu Manol	Con objeto de disminuir la afección sobre el río Manol (pk 5+000), su vegetación asociada y la fauna, se proyectará un viaducto de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera, no se sitúen pilas dentro del cauce y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros. Se utilizará un sistema constructivo de forma que en la ejecución del tablero no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada o con cimbra autoportante. "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"	Longitud 104 m	Longitud 700 m La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Vilafant: - Viaducto sobre el río Manol de 700 m. de longitud no afectando la vegetación de ribera en consonancia con el Plan Especial de protección de la zona de Palol Sabaldòria y el proyecto LIFE de la UE.	Longitud 700 m El río Manol no sólo es un corredor ecológico importante, sino que este espacio es fundamental para mantener una Anilla Verde alrededor de Figueres, que quedará interrumpida si el viaducto no es lo suficientemente ancho como para contener el río, el camino de Palol Sabaldòria y un corredor libre con vegetación de ribera.
T-06 Túnel de Vilafant	Con objeto de afectar lo menos posible a la urbanización Arengada Sud, al barrio de Colubret y a las edificaciones situadas en las proximidades del trazado (pp.kk. 6+800 y 8+200), el trazado discurrirá lo más próximo posible al de la autopista A-7 y preferiblemente en desmante, para lo cual se bajará la cota de la rasante en esta zona, lo que también ayudará a la consecución de la condición siguiente. Si no pudiese proyectarse en desmante en la zona que discurre frente al colegio situado junto a la carretera de Figueres - Llers se dispondrán caballones de tierra del lado Este del trazado.		Longitud 2.560 m La definición del trazado propuesto que ha estado condicionada por los siguientes factores de acuerdo con la Declaración de Impacto Ambiental y las alegaciones presentadas por el municipio de Vilafant: - Eliminar el impacto visual producido por la superposición de las infraestructuras de la LAV y la autopista. Se desplaza la autopista y de esta forma se aleja el trazado del núcleo urbano y se aprovechan parcialmente las trincheras del trazado actual de la autopista. - Rebajar la cota de rasante proyectada con el objetivo de afectar lo menos posible a los núcleos urbanos de Arengada Sud y al barrio de Colubret de Vilafant. - Túnel artificial de 2.560 m. de longitud que enlaza en el pk 18+475 con el túnel bajo la autopista AP-7. - Túnel bajo la autopista AP-7 a partir del pk.18+475 - PAET con rampa de 2‰ entre los pp.kk. 16+925 - 18+475 de 1.550 m. de longitud. Los objetivos del trazado propuesto en planta son alejar el trazado de los núcleos urbanos de Arengada Sud y al barrio de Colubret de Vilafant y aprovechar el corredor que deja la autopista AP-7 al ser desviada. El objetivo del trazado propuesto en alzado es la disminución de la cota de la rasante proyectada para minimizar el impacto ambiental sobre el territorio.	Longitud 2.560 m

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
SANT CELONI - RIELLS			
RIELLS I VIABREA			
V-40 Viaducto ctra GI-552	Longitud 20 m	Longitud 20 m	Longitud 20 m
RIELLS - MASSANES			
RIELLS I VIABREA			
V-39 Viaducto riera Replaix	Con objeto de disminuir la afección a la zona urbana de La Batlloria se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido e intrusión visual, tales como instalación de pantallas acústicas o el acondicionamiento de las viviendas, recrecimiento y acondicionamiento del cerramiento de los jardines, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6. Longitud 36 ml	Longitud 66 ml La riera de Breda es un conector ecológico muy destacado entre el Parque Natural del Montseny (la única Reserva de Biosfera que existe en Cataluña) y el Parque Natural de la Serra del Montnegre-el Corredor, por la anchura y longitud de su cuenca, que penetra hasta el Turó de Maçanes. La importancia de este conector ecológico y la proximidad a la zona urbanizada de Breda hacen necesaria la conservación de un conector ecológico de 30 metros de anchura, a ambos lados del cauce de la riera, para garantizar la conexión de los hábitats asociados, y así permitir, durante todo el año, los desplazamientos de las especies paraguas. Eso supone conservar el ecosistema fluvial íntegro, con los bosques de ribera, en toda la anchura del cauce y terrazas adyacentes. Se sitúa en un espacio considerado de interés para la conectividad biológica a escala de Cataluña por los estudios del DMA (1999).	Longitud 66 ml
SANT FELIU DE BUIXALLEU			
A-01 Encauzamiento OD 602+310	3 tubos D 2 m	Nuevo curso fluvial de 700 m Redimensionamiento de las obras de drenaje de la LAV, del ferrocarril y de la carretera y ejecución de un nuevo curso fluvial, con un lecho naturalizado que conecte y desemboque a la Tordera de unos 700 metros.	Nuevo curso fluvial de 700 m Hay que garantizar unas características de la obra que permitan su uso como conector ecológico, como vegetación de ribera a su alrededor.
P-21 Paso fauna Riera Lleganya	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5 El desplazamiento del paso de fauna en la Riera de Lleganya se explica por tres razones: a. La calidad del hábitat de esta riera, que lo hará útil para muchas más especies de la flora y de la fauna. b. La función de conexión hidrológica (sedimentos, semillas, nutrientes, etc.) de los cursos fluviales como corredores ecológicos. c. Un mayor alejamiento de la zona habitada del Ducat, cosa que implica un menor nivel de perturbación asociada a las actividades humanas.	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
T-24 Túnel de Can Bord		Longitud 300 m Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía al descubierto, ya que la vía afectaría a suelo urbanizable industrial y a viviendas en suelo no urbanizable.	Longitud 300 ml
V-38 Viaducto rec de Gaserans	"Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos del Massís del Montseny y Serres de Montnegre-Corredor (...) en el resto del curso medio del río La Tordera entre Viabrea i Hostalric". El estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.	OD 603+597 tubo D 2000 mm OD + PF + PI marco 11 x 4,9 m Longitud 300 m Esta solución permitiría reducir el impacto ambiental que supondría pasar la vía con un gran terraplenado, ya que al pasar en altura supondría una mejor permeabilidad de la línea de alta velocidad, tanto visual, como de paso de personas y animales, como del desagüe de las aguas pluviales superficiales.	Longitud 300 ml Se encuentra en uno de los corredores ecológicos fundamentales de Catalunya, que une el Montseny con el Montnegre. El rec de Gaserans permite unir el interior con el río Tordera, actuando como buen conector.
V-37 Viaducto Molí de Baix		Longitud 20 m En el proyecto no se ha previsto la reposición del actual paso inferior de vehículos. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.	Longitud 20 ml

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
RIELLS - MASSANES				
SANT FELIU DE BUIXALLEU				
V-36 Viaducto Pla de les Polles II		OD marco 5 x 3 m	Longitud 20 m En el proyecto no se ha previsto la reposición del camino que cruza la LAV en este punto y que da acceso a las plantaciones al Sur de la línea y al paso inferior bajo la línea Barcelona - Portbou. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.	Longitud 20 ml
V-35 Viaducto Pla de les Polles I			Longitud 20 m En el proyecto no se ha previsto la reposición del camino rural que enlaza la Riera d'Arbúcies. Este paso daría una mayor permeabilidad en el terreno y un menor impacto visual.	Longitud 20 ml
V-34 Viaducto Riera d'Arbúcies	<p>"Con objeto de disminuir la afección a la riera d'Arbúcies incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalitat de Catalunya y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), a su vegetación de ribera y a la fauna (corredor biológico entre los macizos del Montseny y el Montnegre), se dispondrá un viaducto cuyo estribo Este no se sitúe antes del camino del pk 55+330, que sirve como mota."</p> <p>"En las rieras de Arbúcies i Santa Coloma se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto".</p> <p>En el estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots se enumera una extracción de áridos a restaurar cerca de la riera de Arbúcies y tres cerca de la riera de Santa Coloma.</p> <p>"Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión, incluyendo el corredor entre los espacios protegidos del Massís del Montseny y Serres de Montnegre-Corredor (...) en el resto del curso medio del río La Tordera entre Viabrea i Hostalric".</p> <p>"Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7".</p> <p>El estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.</p> <p>'Se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.</p>	Longitud 216 m	<p>Longitud 435 m El proyecto prevé un gran terraplenado entre el pk 604+900 hasta el pk 605+120 que supondría una gran barrera en el territorio y limita la permeabilidad transversal que actualmente dispone la red viaria del municipio de Sant Feliu de Buixalleu. La solución propuesta se podría realizar alargando el viaducto de Arbúcies, previsto en el proyecto. La longitud total del nuevo viaducto sería de 435 m., situado desde el pk 604+900 hasta el pk 605+335.</p>	<p>Longitud 435 m Se encuentra en uno de los corredores ecológicos fundamentales de Catalunya, que une el Montseny con el Montnegre. La ocupación del territorio presente y planificada hace que la riera d'Arbúcies tenga el papel más importante en la conexión. Se piden también medidas para el favorecimiento de la nutria, actualmente extinguida en este espacio.</p>
A-02 Restauración áridos riera d'Arbúcies	El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots señala una extracción de áridos abandonada a restaurar cerca de la riera d'Arbúcies.	Restauración de una explotación de áridos cercana (según planos del Estudio de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots)		
C-01 Paso superior fauna sobre AP-7	"Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7".			Paso superior de fauna (ecoducto) sobre la AP-7 para conectar el final de la Riera d'Arbúcies con el Parque Natural del Montnegre, y así garantizar la conexión con el Parque Natural del Montseny.

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
RIELLS - MASSANES			
SANT FELIU DE BUIXALLEU			
A-03 Paso fauna C-35	El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots indica que hay que construir un paso de fauna debajo de la actual C-35 en el PK 602+900, para garantizar la coordinación del paso entre las dos infraestructuras.		Paso de fauna C-35
V-33 Viaducto Ctera GI-553		Longitud 36 m	Longitud 36 m
T-23 Túnel de Can Teixidor		Excavación	Longitud 140 m
T-22 Túnel Hostalric	"Con motivo de disminuir la afección a las viviendas situadas junto al camino de Hostalric, el desmonte previsto a la altura del pk 56+000 se cubrirá con un falso túnel de dimensiones suficientes para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros."	Longitud 174 ,17 m	Longitud 223 m
HOSTALRIC			
P-20 Paso fauna Barranc Noalard		Bóveda a=3 h=2,5 r=1,5 m	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
MASSANES			
P-19 Paso fauna Torrente Sant Jacint		Dimensiones 7 x 5,3 m	Dimensiones 12 x 5 m, con un índice de apertura > 1,5
C-02 Túnel de Can Comatell			Longitud 100 m Permite el paso de la fauna entre el interior (Montseny) i el río Tordera.
V-32 Viaducto Torrente Teuleria		Pk 608+470 Bóveda a=6,9 h=6,0 m Pk 608+540 Tubería D 2m Pk 608+470 Bóveda a=4 h=1,5 r=2	Longitud 590 m Con el objetivo de no afectar la Plana del Torrent de la Teuleria y el vecindado del Marqués y evitar el efecto muro de un terraplén de 15 metros de altura, se propone la ejecución de un viaducto de 590 metros de longitud.
P-18 Paso fauna La Vinyassa		Dimensiones 7 x 4,2 m	Dimensiones 7 x 4,2 m
MASSANES - MAÇANET			
MASSANES			
V-31 Viaducto Cambrerol		Pk 609+870 OD Bóveda a=4 h=2 r=2 m Pk 610+000 Paso Inferior dimensiones 10 x 6 m	Longitud 300 m Con el objetivo minimizar el impacto del terraplén proyectado en el veïnat de Cambrerol, entre los pp.kk. 609+810 – 610+010 del Proyecto de Construcción de Plataforma, se propone la ejecución de un viaducto de 300 metros de longitud

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
MASSANES - MAÇANET				
MAÇANET DE LA SELVA				
V-30 Viaducto Riera Santa Coloma	<p>"Con objeto de disminuir la afección a la riera de Santa Coloma, incluida en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) de la Generalidad de Cataluña y propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), entre los pp.kk. 60+000 y 68+000 se realizará una modificación del trazado que permita alcanzar los objetivos expuestos a continuación:"</p> <p>"Minimizar la afección al sistema hidrológico, la fauna y el paisaje, por lo que el terraplén proyectado sobre el cauce de la riera de Santa Coloma (pp.kk. 60+600 – 60+800) deberá sustituirse por un viaducto, prolongado por su extremo Suroeste (desde el pk 60+650) el viaducto proyectado en el estudio informativo."</p> <p>"Evitar el doble cruce proyectado sobre la riera de Santa Coloma (pp.kk. 64+400 y 65+800) y el discurrir paralelamente a la misma por su margen izquierda en la zona donde la vegetación de ribera está mejor conservada (zona del Puig Sardina, pp.kk. 65+800 – 67+000), así como evitar la serie de desmontes de gran altura previstos en la margen izquierda de la riera pp.kk. 61+250 64+000), para lo cual se desplazará el trazado hacia el sudeste. La modificación de trazado exigida deberá evitar la realización de desmontes o terraplenes de grande dimensiones, disponiéndose túneles o viaductos respectivamente cuando la altura de los taludes supere los 25 metros."</p> <p>"Minimizar la afección al Puig Sardina, incluido en el ámbito de aplicación del Plan Especial de Estany de Sils, Riera de Santa Coloma y Turons de Maçanet, para lo cual el trazado discurrirá en túnel por la zona de afección."</p> <p>"Dada la longitud de la modificación exigida en este tramo que afecta al espacio natural de la Riera de Santa Coloma, con anterioridad a la aprobación de los Proyectos de Construcción, se remitirá el trazado de la citada modificación para que sea informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental"</p> <p>"En las rieras de Arbúcies i Santa Coloma se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto".</p> <p>En el estudio global de corredores de fauna. Tramo: Llinars - Riudellots se enumera una extracción de áridos a restaurar cerca de la riera de Arbúcies y tres cerca de la de Santa Coloma.</p> <p>El estudio global de corredores de fauna Tramo: Llinars - Riudellots indica este curso fluvial como corredor ecológico principal.</p> <p>Se realizará un inventario de las zonas más degradadas en las que se haya abandonado la explotación de áridos y se analizará sus posibilidades de restauración a cargo del proyecto.</p>	Longitud 590 m	Longitud 590 m	Longitud 590 m
A-04 Restauración áridos riera Santa Coloma	El Estudio global de corredores de fauna. Tramo Llinars-Riudellots señala tres extracciones de áridos abandonadas a restaurar cerca de la riera de Santa Coloma.	Restauración de tres explotaciones de áridos cercanas (según los planos del Estudio de corredores de fauna. Tramo: Llinars - Riudellots)		Restauración de áridos Riera de Santa Coloma
P-17 Paso fauna Comes d'en Pol		Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m	Bóveda a=7 h=2 r=3,5 m
V-29 Viaducto Sot Barranc d'en Tos		OD dimensiones 8 x 6 m	Longitud 20 m Esta solución permite cumplir las necesidades hidráulicas y de paso de fauna demandadas.	Longitud 20 m
T-21 Túnel de Santa Coloma		Longitud 199 m	Longitud 199 m	Longitud 199 m
V-28 Viaducto de Maçanet		Longitud 268,5 m	Longitud 268,5 m	Longitud 268,5 m
T-20 Túnel de Maçanet		Longitud 335 m	Longitud 335 m	Longitud 335 m
MAÇANET - SILS				
MAÇANET DE LA SELVA				
V-27 Viaducto Sèquia Sils		Longitud 223 m	Longitud 223 m	Longitud 223 m

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
MAÇANET - SILS			
RIUDARENES			
V-26 Viaducto Ctra. 555	Longitud 178 m	Longitud 178 m	Longitud 178 m
A-05 Paso superior de fauna Riudarenes I			La Generalitat de Catalunya propuso un paso de fauna elevado en el PK 703+528 a 705+236, rechazado por el GIF.
C-03 Permeabilización ferrocarril Sils	"Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerlo más permeable] en el ferrocarril".		Una mayor permeabilidad del ferrocarril actual es imprescindible para la conectividad del espacio natural dels Estanys de Sils con los de su alrededor, en una área con una gran densidad de infraestructuras lineales y de urbanizaciones aisladas.
V-25 Viaducto río Esplet	Longitud 99 m	Longitud 99 m	
V-24 Viaducto río Esplet	PK 703+240 OD 18x4,5 m PK 703+520 OD 18 x 4 m PK 703+830 OD 4 x 2,5 m	Longitud 780 m El cruce del trazado de la LAV con el río Esplet, que se produce a la altura del pk 703+540 del Proyecto de Construcción de Plataforma del tramo Maçanet – Sils, deja al lado Noreste de la traza una zona inundable de gran interés faunístico y biológico. Se propone la ejecución de viaducto para salvar el entorno natural del río Esplet en Riudarenes.	La permeabilidad de la infraestructura en este punto es fundamental para permitir la conexión entre varios espacios naturales muy aislados. En este tramo, además, la ocupación del suelo por urbanizaciones es menor, con lo que se favorecería la dispersión de la fauna.
A-06 Paso superior de fauna Riudarenes II			La Generalitat de Catalunya propuso un paso de fauna elevado en el PK 703+528 a 705+236, rechazado por el GIF.
C-04 Túnel de Serramagra			Longitud 100 m Permite el paso de la fauna entre los distintos espacios naturales protegidos del área.
SILS			
P-16 Paso fauna Torrente Can Figueres	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
SILS - RIUDELLOTS			
SILS			
V-23 Viaducto riera Vallcanera	"Dado que la riera de Vallcanera pertenece al Espacio de Interés Natural "Estany de Sils", se ampliará la obra de drenaje prevista para cruzar la citada riera, sustituyéndola por un pequeño viaducto (pk 69+950) con luz suficiente para minimizar la afección a la vegetación de ribera actual y potencial."Con objeto de disminuir la afección a la zona urbana de La Batlloria se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad o, en todo caso, a una distancia m	Longitud 150 m Hace falta ampliar el viaducto de la Riera de Vallcanera, dada la importancia conectora que tiene este curso fluvial. Esta riera forma parte del EIN de l'Estany de Sils, y por tanto es de gran interés en cuanto a conservación de la fauna herpetológica. Hay que destacar la presencia de tortuga de laguna (Emys orbicularis), y también de otras especies, como la reineta (Hyla meridionalis), el sapo corredor (Bufo calamita), el tritón verde y palmeado (Triturus marmeratus y Triturus helveticus), el lagarto verde (Lacerta viridis), etc. Todas estas especies están estrictamente protegidas por la Directiva Hábitats y el Convenio de Berna.La Declaración de Impacto Ambiental reconoce que la riera de Vallcanera es uno de los corredores faunísticos más importantes de la zona. Además, establece que entre el PEIN de l'Estany de Sils, que incluye esta riera, y la Riera de Santa Coloma, hay que disponer, a una distancia máxima de 200 metros, pasos hábiles para la fauna herpetológica.	Longitud 35 m
C-05 Ampliación viaducto Vallcanera			Longitud 163 Ampliación del viaducto , por ser un espacio incluido en el PEIN y con una importante función conectora.

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
LA SELVA

TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
SILS - RIUDELLOTS			
SILS			
C-06 Restauración riera de Vallcanera			La riera de Vallcanera forma parte del PEIN y tiene una importante función conectora (Guilleries - Estanys de Sils). Por tanto tendría que ser tratada como las rieras d'Arbúcies y Santa Coloma, con el máximo cuidado en la intervención y la restauración de explotaciones de áridos próximas.
P-15 Paso fauna Vallcanera	"Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio y la ocupación del suelo, entre los pkk 72+000 y 74+500, el trazado discurrirá lo más próximo y paralelo a la utopista A-7, que sea técnicamente posible."	Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
V-22 Viaducto rec Font del Frare		OD + PF 7 x 4 m	Longitud 100 m El torrente de la Font del Frare es un importante afluente de la Riera de Vallcanera, que forma parte del EIN de l'Estany de Sils. Es, por tanto, un conector ecológico de gran interés para la expansión de la fauna herpetológica presente en esta zona húmeda, antaño el segundo lago natural más importante de Cataluña: reinetas, sapos corredores, tritones, tortugas de laguna, lagartos, etc., especies que están estrictamente protegidas por la Directiva Hábitats y por el Convenio de Berna. Por otra parte, el Torrente de la Font del Frare dispone de unos hábitats considerados de protección prioritaria según la Directiva Hábitats, merecedores, por tanto, de conservación estricta, y que suman a su valor intrínseco el funcional, ya que permiten la conectividad ecológica entre la Serra de Còguls (último contrafuerte sureste de Les Guilleries) y la reserva de Biosfera del Montseny, respectivamente, con los EIN de les Gavarres, l'Estany de Sils y els Turons de Maçanet.
P-14 Paso fauna La Creu Petita		Dimensiones 7 x 4 m	Dimensiones 7 x 4 m
VILOBÍ D'ONYAR			
V-21 Viaducto Vilobí d'Onyar	"Se evitará el desvío de la riera atravesada por el trazado a la altura del pk 74+950, disponiéndose obras de fábrica independientes o una única de dimensiones suficientes." "En el cruce sobre el río Onyar (pk 75+400) se dispondrá un viaducto de dimensiones suficientes para salvar el camino que discurre por su margen izquierda y de forma que sus estribos queden al menos a 5 metros de su vegetación de ribera."	Pk 710+688 Viaducto Longitud 108 m Pk 710+860 OD dimensiones 3 x 2,5 m Pk 711+000 OD dimensiones 3 x 2,5 m Pk 711+221 Viaducto Longitud 57 m Pk 711+340 OD dimensiones 6 x 3,5 m Pk 711+691 PI Pk 711+940 OD dimensiones 7 x 5 m	Longitud 1.500 m El ecosistema fluvial del Onyar, identificado como un río de especial interés conector a escala de Cataluña (1999), constituye un importante conector ecológico entre Les Guilleries, el llano y Les Gavarres. En su cuenca hay importantes poblaciones de cérvidos en expansión, que hay que proteger para garantizar su recuperación espontánea, ya que contribuyen al equilibrio de los ecosistemas forestales, especialmente en el caso del corzo, ya que se alimenta básicamente de zarzas y arbustos forestales. Este viaducto debe ampliarse para superar la anchura del sistema fluvial, formado por el cauce del río y el espacio de bosque de ribera adyacente, y así poder mantener la conectividad terrestre durante todo el año, además de la del ecosistema acuático. El Onyar es un río de interés conector que une les Guilleries, el llano de Girona y el mazizo de les Gavarres, además de tener un alto valor ecológico. Hay por tanto que garantizar una mínima afectación y un espacio libre con vegetación de ribera a su alrededor.

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO BINACIONAL

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
FIGUERES - FRONTERA FRANCESA				
LLERS				
	Se proyectará una estructura única sobre la carretera de Llers a Hostalet de Llers y el arroyo próximo (pk 11+600), con su estribo Norte situado al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, adecuándola como paso de fauna.			
P-01 Paso de fauna La Garriga		Pk 42+510 OD D 2500 mm	Dimensiones 12 x 5 ml, con un índice de apertura > 1,5 En este tramo se supera la distancia máxima de dos kilómetros entre pasos de fauna, establecida por la Declaración de Impacto Ambiental, dado que entre el túnel norte de Figueres y el viaducto de La Muga hay unos 2,4 km. Además, según la misma Declaración, hay que dedicar especial esfuerzo a garantizar el mantenimiento de las conexiones ecológicas y paisajísticas en la cuenca del río La Muga, y hay que procurar minimizar el impacto del TGV en el cruce con la cuenca de este río, ya que ahí se ejecutó con éxito un plan de introducción de la nutria (<i>Lutra lutra</i>), especie legalmente protegida. La actuación propuesta contribuye a permeabilizar esta parte de la cuenca, conectando el Torrente de Mas Llopard y La Muga, a través de un mosaico de hábitats de valor destacado.	Dimensiones 12 x 5 ml, con un índice de apertura > 1,5
PONT DE MOLINS				
V-09 Viaducto río la Muga	Con objeto de disminuir la afección al cauce del río Muga, a su vegetación asociada y al núcleo urbano de Pont de Molins (pp.kk. 128+200 - 128+500), en el proyecto del viaducto se tendrá en cuenta lo siguiente: Se elevará la cota prevista de la rasante del orden de 5 metros para disminuir la altura de los desmontes colindantes con el valle del río. El viaducto se prolongará en dirección Norte, hasta la altura del pk 128+750, y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 8 metros. No se dispondrán pilas en el interior del cauce y en la ejecución del tablero se utilizará un sistema constructivo de forma que no se afecte directa ni indirectamente al cauce del río, para lo cual se utilizará preferentemente el sistema de losa empujada con cimbra autoportante. "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"	Longitud 657 m	Longitud 657 m	Longitud 657 m
BIURE				
C-08 Restauración del Llobregat	"Prestar especial atención a la conservación de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función esencial como corredores biológicos (...), y se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos de la infraestructura proyectada sobre los citados espacios protegidos y sus zonas de conexión". /// "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras"			El río Llobregat es uno de los corredores biológicos más importantes de la provincia de Girona, uniendo diferentes espacios naturales como los de la Alta Garrotxa y les Salines con los Estanyes de la Jonquera y el Massís de l'Albera. Además es un refugio para la nutria. Pero todo el cauce se encuentra muy degradado, y es atravesado hasta cinco veces por el TGV. Por tanto se piden trabajos de restauración y mejora en todo el tramo de la Jonquera a Biure, y la mínima afectación posible.

PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA

TRAMO BINACIONAL

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
FIGUERES - FRONTERA FRANCESA				
BIURE				
V-08 Viaducto del río Ricardell	<p>En el paso sobre el río Ricardell (pk 130+600) se proyectará una estructura que pase también sobre la carretera de Biure. El estribo Norte se situará al menos a 10 m. De la vegetación de ribera y de forma que la altura de este estribo sobre el terreno no supere los 8 metros.</p> <p>Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, la ocupación del suelo y el efecto barrera, en el tramo comprendido entre el río Ricardell y la boca del túnel en la frontera, al final del proyecto, el trazado discurrirá lo más próximo posible al de las infraestructuras existentes, carretera N-II y autopista A-7, teniendo en cuenta que el movimiento de tierras y la afección a los cursos de agua sean los menores posibles</p>	Longitud 570 m	Longitud 570 m	Longitud 570 m
T-04 Túnel de l'Hostal Nou	En los desmontes de gran altura previstos en los pp.kk. 132+100 y 134+100 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.		<p>Longitud 70 m</p> <p>Los falsos túneles propuestos se justifican por el gran impacto ambiental no reversible ocasionado en el territorio y la vegetación que provocarían los desmontes proyectados en el Estudio Informativo aprobado.</p>	Longitud 70 m
V-07 Viaducto de Passamillàs			<p>Longitud 75 m</p> <p>Esta zona corresponde a uno de los tres principales conectores ecológicos identificados por el estudio de base del Plan Territorial Parcial del Alt Empordà (2004), y los estudios realizados a escala de Cataluña (1999) para mantener –o restaurar- la conectividad entre los espacios de interés natural del interior con los del llano y el litoral. Concretamente, este espacio permite conectar los EIN de la Alta Garrotxa y del Macizo de les Salines con el PNIN del Macizo de l'Albera, el Parque Natural dels Aiguamolls (marjales) de l'Empordà y el Parque Natural de Cap de Creus, y el EIN dels Estanys (lagunas) de la Jonquera.</p>	Longitud 75 m
T-03 Túnel de Puigbrucós	En los desmontes de gran altura previstos en los pp.kk. 132+100 y 134+100 se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para que la altura de los desmontes en las bocas, una vez restauradas, no supere los 12 metros.	Longitud 189 ml	Longitud 189 ml	Longitud 189 m
V-06 Viaducto de Llobregat d'Empordà	<p>Con objeto de evitar cualquier afección al río Llobregat, en la zona en que éste discurre más próximo a la carretera GE-502 de Maçanet de Cabrenys (a la altura del pk 133+100) el trazado se proyectará de forma que no sea preciso realizar ninguna modificación, incluso durante las obras, de la carretera mencionada.</p> <p>Las obras de drenaje y estructuras sobre caminos o carreteras muy próximas entre sí previstas en cada uno de los siguientes pp.kk.: 131+900, 132+450, 132+900, 133+750, 136+000, 140+350, 141+050, 141+600, 143+150, 143+900, se unificarán en una estructura única (en cada uno de dichos puntos) con la triple función de paso de camino, obra de drenaje y paso de fauna, para lo cual se diseñarán de forma adecuada, buscando el aislamiento mediante pantallas vegetales entre la zona próxima al cauce y el camino.</p> <p>"Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat."</p>		<p>Longitud 760 m</p> <p>Esta zona corresponde a uno de los tres principales conectores ecológicos identificados por el estudio de base del Plan Territorial Parcial del Alt Empordà (2004), y los estudios realizados a escala de Cataluña (1999) para mantener –o restaurar- la conectividad entre los espacios de interés natural del interior con los del llano y el litoral. Concretamente, este espacio permite conectar los EIN de la Alta Garrotxa y del Macizo de les Salines con el PNIN del Macizo de l'Albera, el Parque Natural dels Aiguamolls (marjales) de l'Empordà y el Parque Natural de Cap de Creus, y el EIN dels Estanys (lagunas) de la Jonquera.</p>	<p>Longitud 760 m</p> <p>Viaducto fundamental para la conexión entre los espacios naturales de l'Albera y les Salines, y para la distribución de la tortuga mediterránea.</p>
C-09 Permeabilización de infraestructuras	"Teniendo en cuenta los resultados del estudio exigido sobre el efecto barrera sinérgico del trazado objeto de esta declaración, la autopista A-7 Barcelona-Girona y la línea ferroviaria actual (...) se estudiarán, definirán y valorarán las obras necesarias para lograr este mismo objetivo [hacerla más permeable] en la autopista A-7".			Para mantener un corredor ecológico fundamental entre la parte baja de la Albera y les Salines en el municipio de Biure, y garantizar la efectividad del viaducto sobre el Llobregat, hay que mejorar la permeabilidad de la AP-7 y la A-2.
DARNIUS				
T-02 Túnel de Puig Pedrell		Longitud 180 m	Longitud 180 m	Longitud 180 m

**PROPUESTA DE MEJORA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD TRAMO: RIELLS I VIABREA - FRONTERA FRANCESA
TRAMO BINACIONAL**

	TRAZADO DIA	TRAZADO MINISTERIO DE FOMENTO	TRAZADO CILMA / AYUNTAMIENTOS AFECTADOS	TRAZADO DIPUTACIÓN GIRONA
FIGUERES - FRONTERA FRANCESA				
CAPMANY				
C-10 Túnel el Pedreló				Longitud 260 m Mejora la conectividad en el llano de l'Alt Empordà, y para el paso de la tortuga mediterránea
V-05 Viaducto torrente de Bosquerós			Longitud 240 m Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'	Longitud 240 m
AGULLANA				
V-04 Viaducto de la riera del Gou	El puente sobre la riera del Gou (p.k. 136+900) se proyectará de forma que los estribos queden al menos a 10 metros de la vegetación de ribera y que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros.	Longitud 270 m	Longitud 380 m Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'	Longitud 380 m
V-03 Viaducto còrrec del Mestre Bernat			Longitud 175 m Este viaducto estaba contemplado en la adecuació de trazados a la DIA de la LAV del año 2001. Es viable su ejecución según los planos del Proyecto Básico de la LAV Figueres – Perpiñan. Sección internacional. Subtramo obras exteriores lado España'	Longitud 175 m
LA JONQUERA				
	Como medida de carácter compensatorio, se retirarán los residuos del vertedero existente (p.k. 140+300) afectados por el trazado o situados en las proximidades del mismo, llevándolos a un vertedero controlado.			
V-02 Viaducto el Llobregat	En los dos cruces sucesivos sobre el río Llobregat en los pp.kk. 142+350 y 143+050 (en este último está prevista una obra de drenaje) se proyectarán estructuras cuyos estribos se sitúen al menos a 10 m. de la vegetación de ribera y de forma que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 metros. "Dado que se ha llevado a cabo por parte de la Generalitat de Catalunya un plan de reintroducción de nutria en los ríos Fluvià i Muga y en sus respectivos afluentes afectados por el trazado (...) se realizarán actuaciones livianas en los ríos que fomenten el incremento de recursos tróficos de la nutria y se habilitarán madrigueras. La ejecución de estas medidas será prioritaria en el Llobregat."	Longitud 630 m	Longitud 630 m	El río Llobregat es uno de los corredores biológicos más importantes de la provincia de Girona, uniendo diferentes espacios naturales como los de la Alta Garrotxa y les Salines con los Estanys de la Jonquera y el Massís de l'Albera. Además es un refugio para la nutria. Pero todo el cauce se encuentra muy degradado, y es atravesado hasta cinco veces por el TGV. Por tanto se piden trabajos de restauración y mejora en todo el tramo de la Jonquera a Biure, y la mínima afectación posible.
V-01 Viaducto del barranc de Sant Julià		Longitud 108 m	Longitud 108 m	Longitud 108 m
T-01 Túnel Le Perthus	En la boca del túnel transfronterizo se dispondrá un falso túnel de longitud suficiente para que, una vez restaurada, la altura del desmonte en la misma no supere los 12 metros.	Longitud 1.800 m	Longitud 1.800 m	Longitud 1.800 m