

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

21378 *Resolución de 9 de octubre de 2024, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Estudio Informativo de la nueva estación ferroviaria en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 29 de diciembre de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Estudio Informativo de la nueva estación ferroviaria en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava», remitida por la Dirección General del Sector Ferroviario, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto, en fase de estudio informativo, de la nueva estación ferroviaria en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como de los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes. Se incluye, asimismo, en la evaluación el resultado de los trámites de participación pública y consultas.

La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales a la escala de detalle del proyecto constructivo, que posteriormente desarrolle el estudio informativo evaluado, requiere que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle, que informe de sus resultados a las Administraciones públicas afectadas, y que considere sus sugerencias, en caso de haberlas, en la definición final del proyecto constructivo, previamente a su aprobación por el órgano sustantivo.

Este procedimiento no comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El aeropuerto de Girona-Costa Brava se sitúa en la provincia de Girona, entre las ciudades de Girona y Barcelona, a 10 y 85 km de ellas, respectivamente.

El nuevo Plan Director del Aeropuerto de Girona-Costa Brava se encuentra en fase de revisión y prevé la mejora de la conectividad entre el aeropuerto y la ciudad de Barcelona, incluyendo una estación ferroviaria, que mejore el acceso al aeropuerto y la interconectividad con la red ferroviaria de alta velocidad.

La línea de Alta Velocidad Barcelona-Frontera francesa discurre a unos 600 metros del Aeropuerto de Girona-Costa Brava. En sus inmediaciones, se encuentra el Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (en adelante PAET) de Vilobí de Onyar. Esta proximidad hace que se plantee la construcción de una estación ferroviaria de viajeros en la propia línea de alta velocidad en el entorno del PAET, aprovechando sus condiciones geométricas, y que dé servicio al aeropuerto, de modo que quede conectado con Barcelona mediante un tren de alta velocidad. Los términos municipales en los que se encuentran situadas las actuaciones son Vilobí d'Onyar, Ruidellots de la Selva y Sils.

De acuerdo con la alternativa de diseño elegida por el promotor (alternativa 2), el proyecto consiste en la prolongación del PAET de Vilobí para configurar la estación en las proximidades del Aeropuerto de Girona, incorporando desvíos, mangos y andenes ferroviarios correspondientes. La nueva estación dispondrá de 4 vías para tráfico pasante y 2 vías adicionales para servicios en lanzadera desde Barcelona. Se incluirán dos andenes de 400 metros en vías pasantes y un andén central de 220 metros para los tráficos en lanzadera. Las vías del PAET, previo a la estación, tendrán una longitud útil de 750 metros, manteniendo su funcionalidad para trenes de mercancías.

La estación incluirá un ramal en vía única de 5.189 metros, adjunto a la plataforma existente que posibilitará la incorporación de trenes lanzadera sin cizallamiento desde Barcelona.

La actuación se plantea en dos fases, una primera fase, que permita la parada de los tráficos pasantes actuales y futuros, y una segunda fase, en la que se puedan incorporar circulaciones en lanzadera exclusivas para la conexión Barcelona-Aeropuerto de Girona.

El edificio de viajeros de la estación y su urbanización se sitúan al oeste de la línea de alta velocidad, de modo que quede lo más cerca posible del aeropuerto, para reducir el tiempo de conexión entre ambas infraestructuras. La conexión entre ambos se realizará mediante una pasarela peatonal dotada de pasillos rodantes.

2. Tramitación del procedimiento

El proyecto y el estudio de impacto ambiental son sometidos a información pública por un periodo de 30 días hábiles mediante anuncio de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria en el «Boletín Oficial del Estado» de 31 de marzo de 2023. Se reciben un total de 11 alegaciones, 8 de ellas correspondientes a personas físicas afectadas por el proyecto y 3 correspondientes al Ayuntamiento de Girona, RENFE y ADIF Alta Velocidad. Simultáneamente, el órgano sustantivo consulta a las Administraciones públicas afectadas que se recogen en el anexo, detallándose si han emitido contestación.

Con fecha 29 de diciembre de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, la solicitud de tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria junto con el expediente.

Tras el análisis del mismo, con fecha 21 de marzo de 2024, se remite requerimiento al órgano sustantivo para la subsanación del expediente de información pública y consultas y la ampliación de contenidos del estudio de impacto ambiental. La documentación subsanada se recibe el 17 de junio de 2024.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

Las alternativas planteadas por el promotor parten de la necesidad de mantener la funcionalidad del PAET de Vilobí de Onyar, necesario para la correcta explotación y mantenimiento del tráfico ferroviario de la línea Barcelona-Frontera francesa.

La alternativa 1 consiste en ampliar el PAET de Vilobí de Onyar con nuevas vías y andenes para configurar la nueva estación, la cual dispondrá de 6 vías para el tráfico pasante, estacionamiento y apartado de trenes, y 2 vías adicionales para servicios en lanzadera desde Barcelona. Se configuran dos andenes de 400 metros en vías laterales y un andén único de 220 metros para los tráficos en lanzadera. En el exterior de las vías de estación se incorporan dos vías de 750 metros para el apartado de trenes y mantenimiento funcional del PAET. La estación y su urbanización se sitúan lateralmente, al oeste de la línea, y el acceso y su conexión con la terminal del aeropuerto se realiza a través de la carretera GIV-5343 mediante un servicio de autobuses propios.

La alternativa 2 consiste en prolongar las vías de apartado del PAET de Vilobí para configurar la estación en las proximidades del aeropuerto. La nueva estación dispondrá de 4 vías para el tráfico pasante y 2 vías adicionales para servicios en lanzadera desde

Barcelona. Se incluyen dos andenes de 400 metros en vías pasantes y un andén único de 220 metros para los tráficos en lanzadera. Las vías del PAET tienen una longitud de apartado superior a los 750 metros, permitiendo la parada y estacionamiento de trenes lentos sin interferencia con los tráficos de estación. La estación y su urbanización se sitúan lateralmente, al oeste de la línea, y la conexión con la terminal se materializa a través de una pasarela peatonal de 493 metros de longitud dotada de pasillos rodantes. El acceso viario a la estación se realiza a través de la carretera GIV-5343.

La principal ventaja operacional de la alternativa 2 frente a la alternativa 1, reside en la mejor conectividad con el aeropuerto, ya que la conexión podría realizarse mediante pasarela peatonal, sin necesidad de disponer de un servicio de autobuses específico. Ello supone una ventaja en tiempo de transbordo y una mejora en la percepción del viaje por parte del usuario.

El promotor realiza un análisis multicriterio de cada una de las alternativas, y concluye que la alternativa 2 ofrece mejores resultados. Para la realización del análisis multicriterio, se han tenido en cuenta las siguientes variables: medio ambiente, inversión, funcionalidad y vertebración territorial.

El análisis de los condicionantes ambientales concluye que la alternativa que mayores afecciones al medio ambiente produce es la alternativa 2. No obstante, estas afecciones no son significativamente superiores a las que produce la alternativa 1 y no supondrán impactos por encima de los considerados compatibles tras la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y en la presente resolución.

Dado que el análisis multicriterio justifica la selección de la alternativa 2, el análisis de impactos y el establecimiento del correspondiente condicionado se centran en esta alternativa.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b1. Población y salud humana. Ruidos y vibraciones.

Durante la fase de construcción, se producirá un deterioro de la calidad acústica, derivado de los movimientos de tierras, excavaciones, transporte de materiales y tráfico de maquinaria. Estos impactos supondrán un aumento de la contaminación acústica y de vibraciones. Durante la fase de explotación, el aumento de ruidos y vibraciones será debido al aumento del tráfico ferroviario a consecuencia del proyecto.

El promotor aporta en el estudio de impacto ambiental un estudio de ruido para la fase de construcción y de explotación. Para la explotación, se ha realizado una campaña de mediciones de ruido en campo en 2 puntos y posteriormente se ha calculado el ruido en la situación futura en todas las edificaciones situadas en una banda de 200 metros a cada lado de la vía. Para la fase de obra, se han considerado las actividades con niveles de ruido que potencialmente ocasionarían molestias a lo largo de toda la traza y se ha calculado la distancia desde la que serían potencialmente molestas. En ambos casos, el promotor concluye que no hay edificaciones sensibles afectadas por ruido.

El promotor aporta también un estudio de vibraciones para la fase de construcción y de explotación. Para la fase de explotación, el promotor ha seleccionado las edificaciones de uso residencial situadas a menos de 70 metros de la traza y ha aplicado un modelo matemático, con el que concluye que no se prevé que existan impactos significativos por vibraciones. Para la fase de obras ha analizado la maquinaria que mayores vibraciones puede ocasionar y concluye que la edificación más cercana a las obras no será afectada. Por lo tanto, no prevé la existencia de edificaciones afectadas por vibraciones.

El promotor establece como medidas de mitigación frente a los impactos por contaminación acústica y vibraciones en fase de obras, una serie de medidas destinadas a limitar las afecciones, entre las que se incluye la revisión y puesta a punto de la maquinaria de obra antes de su utilización, incluyendo el control de los límites de emisión acústica y vibratoria de la misma; la maquinaria circulará por vías acondicionadas con

limitación de velocidad, se evitarán las operaciones con maquinaria ruidosa de 22:00 a 8:00 horas y no se ejecutarán operaciones ruidosas antes de las 9:00 horas. En fase de explotación, el promotor considera que no será necesaria la instalación de pantallas acústicas ni mantas vibratorias, al no haber previsto superaciones de los umbrales legales de inmisión en los estudios realizados.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Generalitat de Cataluña manifiesta la necesidad de incluir, en el proyecto constructivo, un estudio acústico de mayor nivel de detalle, con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica, garantizar la no superación de umbrales legales de inmisión y un estudio de detalle de las posibles vibraciones en las edificaciones sensibles más cercanas. Estas medidas se especifican en el condicionado de esta resolución.

Las medidas planteadas por el promotor se consideran adecuadas, aunque los estudios de ruidos y vibraciones presentados para la evaluación ambiental del estudio informativo no se consideran suficientes, por lo que deberán ser ampliados según indica la Comunidad Autónoma, como recoge el condicionado de la presente resolución.

b2. Calidad del aire y cambio climático.

El estudio de impacto ambiental establece que se producirá un deterioro de la calidad del aire en la fase de construcción debida a los movimientos de tierras y el tráfico de la maquinaria. Estos impactos supondrán un aumento de la contaminación atmosférica debida fundamentalmente al aumento de polvo en suspensión y a la emisión de gases por parte de la maquinaria de obra.

El promotor establece una serie de medidas para reducir y mitigar estos impactos. Se trata de medidas para reducir la emisión de polvo, como la limpieza periódica de los viales de acceso a la obra y viario próximo, riegos en la zona de obras, lavadero de ruedas, estabilización de materiales térreos, control de carga en el transporte de materiales térreos y limitación de la velocidad en los caminos de obras. Para reducir la emisión de gases de la maquinaria, el promotor plantea la previa puesta a punto de los motores de la maquinaria, antes de las obras.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que el proyecto tendrá un impacto positivo para la mitigación del Cambio Climático. No obstante, manifiesta una serie de consideraciones relativas a la mitigación y adaptación al cambio climático, que se incluyen en el condicionado de la presente resolución.

El Área de Territorio y Sostenibilidad de la Diputación de Girona propone la consideración de la instalación de sistemas de generación de energías renovables, teniendo en cuenta la construcción de nuevas cubiertas en la estación, para contribuir a la reducción del uso de combustibles fósiles.

b3. Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El promotor establece que los principales impactos sobre el suelo, la geología y la geomorfología se deben principalmente a los movimientos de tierras y excavaciones, préstamos y vertederos, construcción de la plataforma ferroviaria, edificio de la estación e instalaciones auxiliares de obras.

El estudio de impacto ambiental analiza la caracterización geológico-geotécnica de los materiales por los que discurre el proyecto, así como la evaluación de posibles riesgos que afecten a la viabilidad del proyecto. Así mismo, caracteriza como principal impacto significativo la remodelación del relieve como consecuencia de la adaptación al terreno de todas las instalaciones e infraestructuras proyectadas. El promotor cuantifica este impacto en función de los movimientos de tierras necesarios, tanto de desmonte como de terraplén, del balance resultante y de la necesidad de préstamos y vertederos. A pesar de que el promotor maximiza la compensación de tierras (un 85 % del material extraído será reutilizable en la obra), el balance es deficitario para ambas alternativas, por lo que se requiere obtener materiales procedentes de préstamos, principalmente

canteras existentes. El promotor concluye que estos efectos serán de menor magnitud para la alternativa 2 elegida, ya que el volumen de terraplén es unos 170.000 m³ menor que la alternativa 1 y, en consecuencia, menores volúmenes de préstamos necesarios, tal y como se resume en la siguiente tabla:

	Alternativa 1	Alternativa 2
Material excavado (m ³).	80.294,60	102.942,90
Material necesario para terraplén (m ³).	482.598,80	309.712,50
Material para terraplén, procedente de la excavación (m ³).	68.651,88	88.016,18
Material para terraplén procedente de préstamo (m ³).	413.946,92	221.696,32
Excedente de material a vertedero (m ³).	8.993,00	11.529,60

El promotor propone, como medidas para la protección de la geología y la geomorfología, el control durante la fase de construcción de la superficie de actuación, que incluye el replanteo y señalización de la zona de obras, de manera que se minimicen las aperturas de caminos de acceso y los volúmenes de excavación de tierras; el control de los movimientos de tierra, de manera que no se afecte a la zona de exclusión, previamente jalonada, y una serie de actuaciones destinadas a mitigar los riesgos de desprendimientos y/o riesgos geotécnicos. Los taludes de desmontes se limitarán a pendientes máximas de 2H:1V, se realizará su revegetación inmediata mediante hidrosiembras y con empleo de geotextiles para reducir el riesgo de erosión; se construirán cunetas perimetrales. Contempla, también, medidas de protección de suelos para el diseño de las estructuras de paso, como la protección de las pilas de viaductos para evitar la socavación del lecho en cauces activos, el saneo del terreno en el apoyo de cimentaciones y la consideración de los asentamientos de los rellenos. Como medidas adicionales de carácter general, el promotor contempla la retirada, acopio, mantenimiento y reutilización de la capa superficial del suelo y la descompactación de suelos mediante subsolado o arado una vez finalizada la fase de construcción.

Durante la fase de explotación, el promotor propone como medidas para la protección de la geología, geomorfología y el suelo, la vigilancia y el correcto mantenimiento de las estructuras y plantaciones realizadas y, en caso de que aparecieran erosiones superficiales en los terraplenes, la adopción de las medidas necesarias para corregirlas.

b4. Hidrogeología e hidrología superficial.

El ámbito de estudio se sitúa sobre dos masas de agua subterránea, ambas pertenecientes a la Demarcación Hidrográfica Cuencas internas de Cataluña: la masa «Plio Cuaternario de l'Onyar» (MAS14) y la masa «Plio Cuaternario de la Riera de Santa Coloma» (MAS66). En cuanto a zonas protegidas, la parte inicial del trazado se solapa con el «Acuífero de la Riera de Santa Coloma». Sin embargo, el proyecto no lo afectará, ya que el trazado en esta zona discurre en terraplén. Los municipios del ámbito del estudio (Vilobí d'Onyar, Caldes de Malavella y Riudellots de la Selva) se encuentran dentro de zonas declaradas como vulnerables a la contaminación por nitratos. En relación con los puntos de agua, se ha consultado el registro de puntos de agua de la Agencia Catalana del Agua y se identifican tres que podrían verse afectados por la alternativa seleccionada, aunque no de forma significativa, al tratarse de una zona en la que la plataforma ferroviaria discurre en terraplén.

En cuanto a la hidrología superficial, los cauces más importantes en el ámbito de ejecución del proyecto son el río Bagastrà y el río Onyar, en la cuenca del Ter, y la Riera de la Belladonna, en la cuenca de la Tordera. En cuanto a la calidad de las aguas de la masa de agua superficial «Cabecera del Onyar hasta la confluencia con la riera de Gotarra», se ha consultado el Plan de gestión del distrito de cuenca fluvial de Cataluña

(2022-2027), que considera como malo su estado global. El promotor confirma la existencia de zonas eutrofizadas en esta masa de agua, a partir de los correspondientes trabajos de campo efectuados para el estudio.

Respecto a la inundabilidad, el promotor consulta la información cartográfica publicada en el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Cuenca Fluvial de Cataluña, correspondiente al ciclo 2022-2027. El promotor indica que para la ejecución de las obras se dará continuidad a aquellas obras de drenaje transversal actualmente existentes de la línea ferroviaria actual, y no prevé la ejecución de estructuras de paso nuevas.

El promotor establece una serie de medidas para la protección de la hidrología superficial e hidrogeología en fase de construcción, como el control de las aguas de obra mediante un sistema de cunetas perimetrales, en las zonas de obras en las que se genere un mayor contenido de sólidos en suspensión; la colocación de balsas de decantación temporales en las zonas de acopios temporales, parque de maquinaria, casetas de obras y márgenes de los ríos Bagastrà y Onyar, la colocación de dispositivos separadores de grasas transportables en obra y de dispositivos de retención de sedimentos; un sistema de limpieza de cubas de hormigoneras y de lavado de maquinaria; la construcción de pasos provisionales sobre cauces, en caso de ser necesarios; un protocolo de actuación ante vertidos accidentales y afecciones a puntos de agua, y medidas para la protección del cauce durante la ejecución de los viaductos.

La Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Cataluña establece una serie de condiciones relativas a la protección frente a las inundaciones, que, por su relevancia, se incluyen en el condicionado de esta resolución.

La Agencia Catalana del Agua informa que los caudales de diseño de las obras de drenaje transversal se corresponden con los publicados por el organismo, salvo el del Torrent del Calderó, que será necesario revisar con los datos oficiales. Considera que las actuaciones proyectadas dan continuidad a las obras de drenaje y viaductos ya existentes y que fueron informados favorablemente con anterioridad, por lo que sólo será necesario comprobar que no se generan nuevas afecciones. Adicionalmente, establece una serie de condiciones relativas a ubicación de las pilas y estribos de los viaductos sobre los cauces Bagastrà y el Onyar, la protección de las aguas y la protección frente a las inundaciones, que se incluyen en el condicionado de esta resolución.

b5. Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

El promotor afirma que el entorno del proyecto presenta una intensa actividad agrícola en buena parte de su extensión, por lo que el grado de antropización de la vegetación es muy elevado. No detecta ninguna especie con plan de recuperación de flora amenazada en el ámbito de estudio, aunque existe un Área de Interés Faunístico y Florístico en el río Onyar, que es cruzado mediante un viaducto. El promotor considera, a partir de la documentación consultada, que existe la posibilidad de encontrar en la zona de estudio una serie de especies de flora protegida. Sin embargo, los trabajos de campo efectuados no detectan la presencia de ninguna de estas especies.

En cuanto a la existencia de Hábitats de Interés Comunitario, existen tres tipos de HIC afectados por la zona de estudio del proyecto: 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos, 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* y 92A0. Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

Los impactos sobre la vegetación se producen, fundamentalmente, durante la fase de obras y son debidos a la preparación del terreno, necesaria en las superficies ocupadas por los elementos constructivos e instalaciones auxiliares de obra, que implican movimientos de tierra, despeje y desbroce de vegetación y compactación del suelo. Estas acciones producirán desaparición y deterioro de ejemplares arbóreos y acumulación de polvo sobre la vegetación. Igualmente, pueden proliferar especies exóticas invasoras que provoquen la degradación florística de la zona.

Durante la ejecución de las obras, se verán afectados unos 30.000 m² de superficie de HIC, mayoritariamente del tipo 9540, ya que la estación y sus instalaciones auxiliares se encuentran en una zona ocupada por este hábitat.

El promotor establece una serie de medidas encaminadas a la limitación los impactos sobre la vegetación, como son el control de ocupación, restricciones al desbroce y despeje de vegetación, protección del arbolado, etc. Plantea la aplicación de un protocolo para erradicar la caña común (*Arundo donax*) y la hierba de la pampa (*Cortadeira seollana*), como medida de control de especies exóticas invasoras, así como el desarrollo de un plan de prevención y extinción de incendios. En cuanto a medidas en fase de explotación, establece un seguimiento de los trabajos de revegetación.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña advierte que deberán adoptarse medidas de compensación de los impactos residuales sobre unidades de vegetación designadas como HIC, lo que el promotor descarta por no verse afectados espacios de la Red Natura 2000. Sin embargo, la pérdida o deterioro de estos hábitats en superficies que vayan a ser ocupadas con carácter definitivo por el proyecto, deberán ser objeto de compensación, aun estando ubicadas fuera de Red Natura 2000, en aplicación del principio de no pérdida neta de biodiversidad. En consecuencia, se traslada al condicionado de la presente resolución la necesidad de cuantificar este tipo de impacto residual y su correspondiente compensación.

El Área de Territorio y Sostenibilidad de la Diputación de Girona plantea que las actuaciones de control y erradicación de la flora exótica invasora se realice según los protocolos oficialmente aprobados por dicha Diputación.

b6. Fauna.

Se indica en el estudio de impacto ambiental que los impactos sobre la fauna en fase de construcción serán debidos a todas aquellas actividades que impliquen la alteración de la cubierta vegetal y/o aumento de los niveles sonoros como son los desbroces, movimientos de tierra y funcionamiento de la maquinaria, construcción de la plataforma, nueva estación e instalaciones auxiliares.

El estudio de fauna aportado incluye información sobre la presencia de diversos mamíferos en el ámbito de afección del proyecto, y destaca la probable presencia de nutria (*Lutra lutra*), calificada como «especie protegida de la fauna salvaje autóctona» en el ámbito de la Comunidad Autónoma y de interés comunitario de la Directiva Hábitat. El promotor indica que, a pesar de haberse encontrado restos durante los trabajos de campo en el ámbito del proyecto, resulta poco probable su presencia en la zona de obras, debido al alto grado de antropización actual. No obstante, contempla como medida preventiva la realización de prospecciones previas al replanteo definitivo de las obras sobre los cauces y zonas húmedas cercanos a las obras o interceptados por el trazado, con objeto de detectar posibles ejemplares, restos o madrigueras que requieran la adopción de medidas de protección. Además, contempla otras medidas más genéricas, como el control y erradicación de especies exóticas invasoras, la formación a los operarios sobre posibles especies de fauna presentes, adaptación como paso de fauna de las obras de drenaje y otras estructuras de paso, protección de los drenajes longitudinales con rejillas o rampas de escape para evitar la caída o atrapamiento de pequeños vertebrados e instalación de un nuevo cerramiento con dispositivos de escape para la fauna.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña considera necesario realizar un estudio previo sobre la presencia de nutria y establece una serie de condiciones que se incluyen en el condicionado de la presente resolución.

b7. Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

El promotor indica que no se verá afectado ningún espacio natural protegido perteneciente a la Red Natura 2000. En la ejecución del proyecto se verán afectados tres espacios naturales de interés que tienen coincidencia espacial con el río Onyar: Planas aluviales del Onyar, Cinturón Verde del Área Urbana de Girona y Área de Interés Faunístico y Florístico del río Onyar n.º1413. Indica que las medidas propuestas para la prevención y minimización del impacto ambiental en el resto de los factores ambientales redundarán en la protección de esos espacios naturales de interés.

b8. Paisaje.

El ámbito del proyecto se ubica en un entorno con una elevada antropización y en el que ya existe una infraestructura ferroviaria en funcionamiento, por lo que el impacto sobre la calidad paisajística será bajo. No obstante, el promotor propone como medidas de integración paisajística la ocultación durante la fase de construcción de las zonas de instalaciones auxiliares y acopios, mediante vallados opacos, y la restauración ambiental de las zonas afectadas por las obras.

b9. Bienes materiales y patrimonio cultural.

Las actuaciones se solapan con los yacimientos arqueológicos de Can Serra y Silo del Mas Aliva, pero no es previsible que durante la ejecución de los movimientos de tierra pudieran verse afectados estos yacimientos. El promotor establece la necesidad de realizar un control arqueológico de todos los movimientos de tierra y, en caso de que aparezca algún hallazgo, se informará a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña. Esa Dirección General considera adecuado el estudio de patrimonio cultural realizado y las propuestas de protección de patrimonio cultural que constan en el estudio de impacto ambiental.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El promotor aporta un estudio de los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes, en el que se identifican y valoran los diferentes riesgos (inundaciones, sísmicos, incendios, meteorológicos) tanto en fase de construcción como en fase de explotación. Concluye que los riesgos detectados son bajos excepto los riesgos de accidentes con mercancías peligrosas que son medios en la alternativa seleccionada.

La Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Cataluña establece una serie de condiciones en relación con el riesgo químico por transporte de mercancías peligrosas y con relación al riesgo de inundaciones, que se incluyen en el condicionado de la presente resolución.

El Área de Territorio y Sostenibilidad de la Diputación de Girona advierte que se deberán adoptar las medidas de prevención de incendios forestales dispuestas en la normativa autonómica aplicable en esta materia.

La Dirección General del Instituto Geográfico Nacional indica que los estudios de riesgos y peligrosidad sísmica no se han realizado según la norma vigente de construcción sismorresistente NCSE-02.

d. Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyos objetivos durante la fase de obras son detectar y corregir desviaciones, con relevancia ambiental, respecto a lo proyectado en el estudio informativo y el proyecto de construcción, supervisar la correcta ejecución de las medidas ambientales, determinar la necesidad de suprimir, modificar o introducir nuevas medidas, y el seguimiento de la evolución de los elementos ambientales relevantes. Durante la fase de explotación los objetivos son: verificar la correcta evolución de las medidas aplicadas en fase de obras,

seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno de implantación de la actividad.

El programa de vigilancia ambiental recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo para cada factor: objetivos, lugar de inspección, periodicidad de la inspección, material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico, parámetros sometidos a control, umbrales críticos para esos parámetros y medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Del análisis técnico, se desprende que es necesario completar el PVA con controles adicionales, que se recogen en el condicionado de la presente resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el 7.c del anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. No obstante, en aplicación del apartado 1.d) del artículo 7 de la citada norma, es preceptivo su sometimiento al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Estudio Informativo de la nueva estación ferroviaria en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

a. Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los

«Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», para cada una de las actuaciones previstas.

(3) A la vista de la evaluación ambiental practicada, el Estudio Informativo que se apruebe con carácter definitivo deberá desarrollarse mediante el correspondiente proyecto de construcción según el diseño propuesto como alternativa 2. Las condiciones establecidas en la presente resolución se referirán en lo sucesivo a esta alternativa, coincidente con la elegida por el promotor en el análisis efectuado.

(4) En caso de que el proyecto constructivo introduzca modificaciones sustanciales respecto a lo establecido en el proyecto evaluado o seleccione una nueva alternativa diferente de la 2, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

(5) En el seguimiento y control de los impactos ambientales se deberán establecer las posibles asociaciones que puedan existir entre los impactos encontrados y su efecto en la salud humana, identificar los daños que se puedan producir y adoptar medidas urgentes para su corrección.

(6) El promotor deberá prevenir, corregir o compensar, por este orden de prioridad y a la mayor brevedad, los impactos que no se hayan podido prever en esta fase de Estudio Informativo, pero sí tengan lugar, de acuerdo con los resultados del seguimiento ambiental del proyecto.

b. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

(7) El proyecto constructivo deberá incluir un estudio acústico de mayor detalle que el elaborado en esta fase de estudio informativo, que identifique adecuadamente los receptores donde se prevea la superación de los valores límite de inmisión y/o incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, de acuerdo con la normativa estatal y autonómica vigente en materia de ruido. Aunque los estudios realizados en esta fase no requieran la instalación de pantallas acústicas, el promotor deberá contemplar su diseño e instalación en fase de proyecto constructivo, si se deducen de dicho estudio posibles incumplimientos de los umbrales legales. Según lo que se establece en la normativa autonómica, se debe cumplir con los objetivos de calidad acústica en las viviendas situadas en entorno rural con consideración de zona de sensibilidad acústica alta A3, aunque no estén habitadas permanentemente.

(8) Se deberán ejecutar las obras fuera del periodo nocturno, sin perjuicio de las normas municipales sobre horarios que resulten aplicables para la prevención de la contaminación acústica.

(9) El proyecto constructivo debe incluir un estudio de detalle de las posibles vibraciones ocasionadas por el proyecto en las edificaciones sensibles más cercanas, según lo establecido en la normativa vigente.

(10) En el caso de existir iluminación exterior, el proyecto constructivo debe incluir el proyecto técnico con el contenido mínimo que se define en el anexo I del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno. Se tendrá en consideración que el proyecto discurre por una zona de protección alta de contaminación lumínica.

(11) Como medida de mitigación del cambio climático, el promotor deberá incorporar al proyecto constructivo un cálculo de la huella de carbono, que tenga en cuenta las fases de construcción, explotación y desmantelamiento del proyecto. En base a los datos que se deduzcan de este cálculo, se adoptarán medidas dirigidas a reducir esta huella o compensarla, como la instalación de sistemas de generación de energía renovable, por ejemplo, en cubiertas, en detrimento del uso de combustibles fósiles.

(12) Se adoptarán medidas de adaptación al cambio climático, en el marco de la normativa aplicable en esta materia para proyectos ferroviarios competencia de ADIF, entre las que se considerará la estabilización de taludes erosionados por la

intensificación de eventos meteorológicos extremos y sistemas de adaptación a altas temperaturas que afecten al servicio.

(13) Con respecto al riesgo de inundaciones, las infraestructuras e instalaciones en el interior de zonas inundables deberán cumplir los condicionantes especificados en el punto 5.2 del anexo C de la Resolución IRP/971/2010, de 31 de marzo, por la que se da publicidad a los criterios para la elaboración de los informes referentes al control de la implantación de nuevos elementos vulnerables compatibles con la gestión de los riesgos de protección civil.

(14) Sin perjuicio de lo anterior, se deberán cumplir los condicionantes y usos admitidos establecidos en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), tanto en lo referente a la Zona de Flujo Preferente (ZFP), como en la zona inundable de 500 años de periodo de retorno.

(15) Se reubicarán las pilas y los estribos de los puentes proyectados sobre los cauces de Bagastrá y Onyar para que, en la medida de lo técnicamente posible, se sitúen fuera de las zonas de servidumbre y de la ZFP, y que se dispongan alineados con el sentido hidrodinámico de los cauces. Además, se deberá incluir la justificación de las cotas de cimentación y de las protecciones (si fuesen necesarias) en base a cálculos de erosiones. Las comprobaciones deberán cumplir con lo estipulado en el artículo 126ter del RDPH y el artículo 74 de las disposiciones normativas del Plan de Gestión del distrito de cuenca fluvial de Cataluña (PGDCFC) 2022-2027.

(16) Los vados inundables de los caminos de servicio se deberán diseñar según las recomendaciones de diseño de la Agencia Catalana del Agua. Además, los tramos de camino que se sitúen en zona inundable deberán señalizarse como «Zonas inundables».

(17) La ubicación de la estación y urbanización asociada a ella (aparcamientos, viales de acceso, etc.) deberá respetar los usos admitidos de acuerdo con los artículos 9bis y 14bis del RDPH.

(18) Se deberá incluir en el proyecto de construcción un estudio hidráulico del torrente de Calderó, para justificar que la estación y la urbanización respetan las limitaciones de usos establecidos en la legislación sectorial vigente, sin generar nuevas afecciones a terceros.

(19) Se deberá incorporar en el proyecto constructivo la información gráfica de las ocupaciones temporales de la obra, verificando que éstas se sitúan fuera de la ZFP y, si fuese posible, también fuera de la zona inundable, de acuerdo con los usos admitidos en el artículo 9bis del RDPH (afecciones dentro de la ZFP en suelo rural).

(20) El promotor deberá someter el proyecto constructivo a informe de la Agencia Catalana del Agua e incorporará, en su solicitud, una Declaración Responsable por riesgo de inundación. Estará asociada a la ejecución de las obras dentro del Dominio Público Hidráulico, sus zonas de protección y zonas inundables, y deberá contener un compromiso del promotor a gestionar el riesgo de inundación de aquellos tramos que se sitúen en ZFP y zonas inundables.

(21) Para evitar el incremento de sólidos en suspensión en la red fluvial, deberán colocarse filtros de sedimentos, geotextiles, balas de paja, entre otras opciones, especialmente en aquellas zonas donde se pueda producir una movilización de tierras próxima la red de drenaje.

(22) En relación con el potencial impacto sobre el pH del agua que pueda circular durante el transcurso de la obra, deberá efectuarse un control exhaustivo sobre el tratamiento y uso del hormigón, de modo que se evite su derrame o vertido accidental a la red de drenaje, mediante cunetas perimetrales y balsas de depuración impermeabilizadas, donde depositar los posibles restos de hormigón fresco resultante del proceso constructivo.

(23) Para evitar que los posibles derramamientos accidentales de la maquinaria puedan llegar al aluvial, la maquinaria necesaria para realizar los trabajos permanecerá en zonas permanentemente impermeabilizadas.

(24) Una vez finalizados los trabajos deberán retirarse todos los residuos generados y el material resultante de las actuaciones previstas, que deberán ser

gestionados según la normativa aplicable y el principio de jerarquía de los residuos. En el supuesto de que se les quiera dar un uso compatible con el tipo de residuo generado, será necesario contar con la correspondiente autorización de la Agencia de Residuos de Cataluña.

(25) Todos los cauces interceptados, sus márgenes y sus zonas de policía deberán ser restaurados, una vez los trabajos hayan finalizado.

(26) El proyecto constructivo incluirá una estimación de la superficie final afectada por el proyecto, con carácter permanente, que albergue hábitats de interés comunitario. En base a esta estimación, se adoptarán medidas compensatorias, de acuerdo con el documento «Criterios para la sistematización de la compensación de los impactos residuales significativos y la integración de la No Pérdida Neta en biodiversidad». La proporción mínima de compensación de superficie de hábitats será 1:2.

(27) Para la restauración de taludes y plantaciones, siempre que sea posible, se recomienda la introducción de especies que favorezcan a los polinizadores (ricas en néctar y polen) de acuerdo con la zona concreta en la que se encuentra el proyecto.

(28) Se deberán adoptar medidas de control y erradicación de especies de flora exótica invasora, que deberán seguir los criterios establecidos en los protocolos publicados por la Diputación de Girona en esta materia.

(29) Como medida de prevención de incendios forestales, se deberá dejar libre de vegetación una franja de seguridad de 25 m en torno a las zonas a edificar o urbanizar que se encuentren aisladas o desconectadas con la trama urbana actual.

(30) Los trasplantes, talas y demás tratamientos selvícolas a realizar con el arbolado afectado deberán ser supervisados por la Dirección General de Ecosistemas Forestales y Gestión del Medio de la Generalitat de Cataluña, que decidirá, en último término, qué especies, de las afectadas, serán taladas y cuáles serán trasplantadas.

(31) Para garantizar la protección de la fauna silvestre, deberán adecuarse los periodos de obras a los ciclos biológicos de las especies cuya presencia se confirme en la prospección de fauna que se deberá realizar previamente al replanteo definitivo de las obras, de modo que los trabajos se interrumpan en las franjas horarias de mayor actividad y durante el periodo de reproducción y cría de dichas especies. En todo caso, como medida de protección de la nutria (*Lutra lutra*), en la obra de drenaje transversal 47.92, en la riera de Riudevilla, se considera indispensable que las obras se realicen entre las 9:00 h y las 18:00 h, ya que son las horas de menor actividad y vulnerabilidad de la especie. La vegetación de los márgenes de la riera de Riudevila que se haya dañado o eliminado deberá restituirse de manera adecuada.

(32) Se deberá emplear en la tramitación del proyecto constructivo la Norma de Construcción Sismorresistente en vigor (NCSE-02), para el cálculo de las estructuras frente a sismos y según los mapas de peligrosidad sísmica de dicha norma. Si por el contrario se pretende utilizar el Eurocódigo-8, deberá indicarse y justificarse.

(33) En relación con el riesgo químico por transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril, la instalación de nuevos elementos vulnerables en el interior de las zonas de indefensión (ZIF) deberán cumplir los condicionantes especificados en la Instrucción Técnica de la Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Cataluña, relativa a la elaboración de los informes sobre las condiciones mínimas que deben cumplir las nuevas actuaciones en zonas identificadas como de riesgo químico en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

c. Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

(34) Durante la fase de obras y durante los 3 primeros años de la fase de explotación, se realizará un control y seguimiento monitorizado de los ruidos y vibraciones. En caso de superarse los valores máximos de inmisión o intensidad máxima de ruido diaria, en aplicación de la legislación en vigor en materia de ruidos y vibraciones, se acometerán medidas extraordinarias de mitigación, como la instalación de pantallas acústicas o aislamientos de zonas afectadas.

(35) Se efectuará un seguimiento de las medidas de restauración ambiental e integración paisajística, en el que se adopten las medidas necesarias que garanticen el éxito de la vegetación implantada, y su mantenimiento al menos durante los 3 primeros años tras su puesta en funcionamiento. Este seguimiento se efectuará también sobre las superficies que sean objeto de restauración de hábitats, en aplicación de las medidas de compensación de impactos residuales sobre este tipo de comunidades protegidas.

(36) Se efectuará un seguimiento monitorizado de la calidad de aguas en la red de drenaje afectada por las obras, especialmente sobre parámetros que determinan su estado fisicoquímico, como el pH.

(37) Se ejecutará el seguimiento de la efectividad y el correcto mantenimiento de los pasos de fauna, obras de drenaje adaptadas, protección de drenajes longitudinales, dispositivos de escape y cerramientos. Este seguimiento deberá especificar la metodología de análisis, instrumentos de muestreo, frecuencia de las inspecciones, personal responsable, indicadores y umbrales de efectividad, a partir de los cuales se definirán las medidas correctoras adicionales precisas para garantizar su uso, o aquellas reparaciones o mejora necesarias. Este seguimiento deberá extenderse, al menos, durante los 5 primeros años desde la recepción de la obra y tomará como referencia los documentos elaborados por el Grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad [Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento n.º 2 (2008); y Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento n.º 8 (2020)].

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 9 de octubre de 2024.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

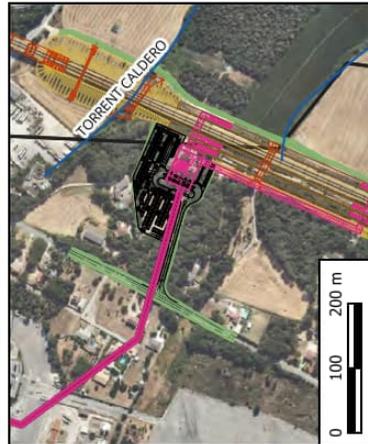
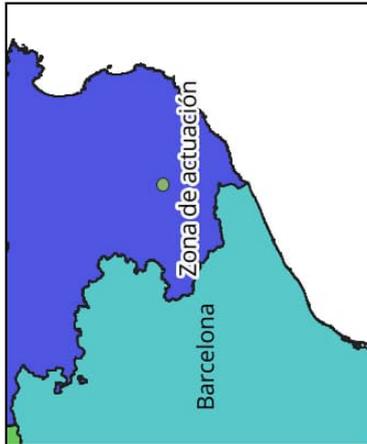
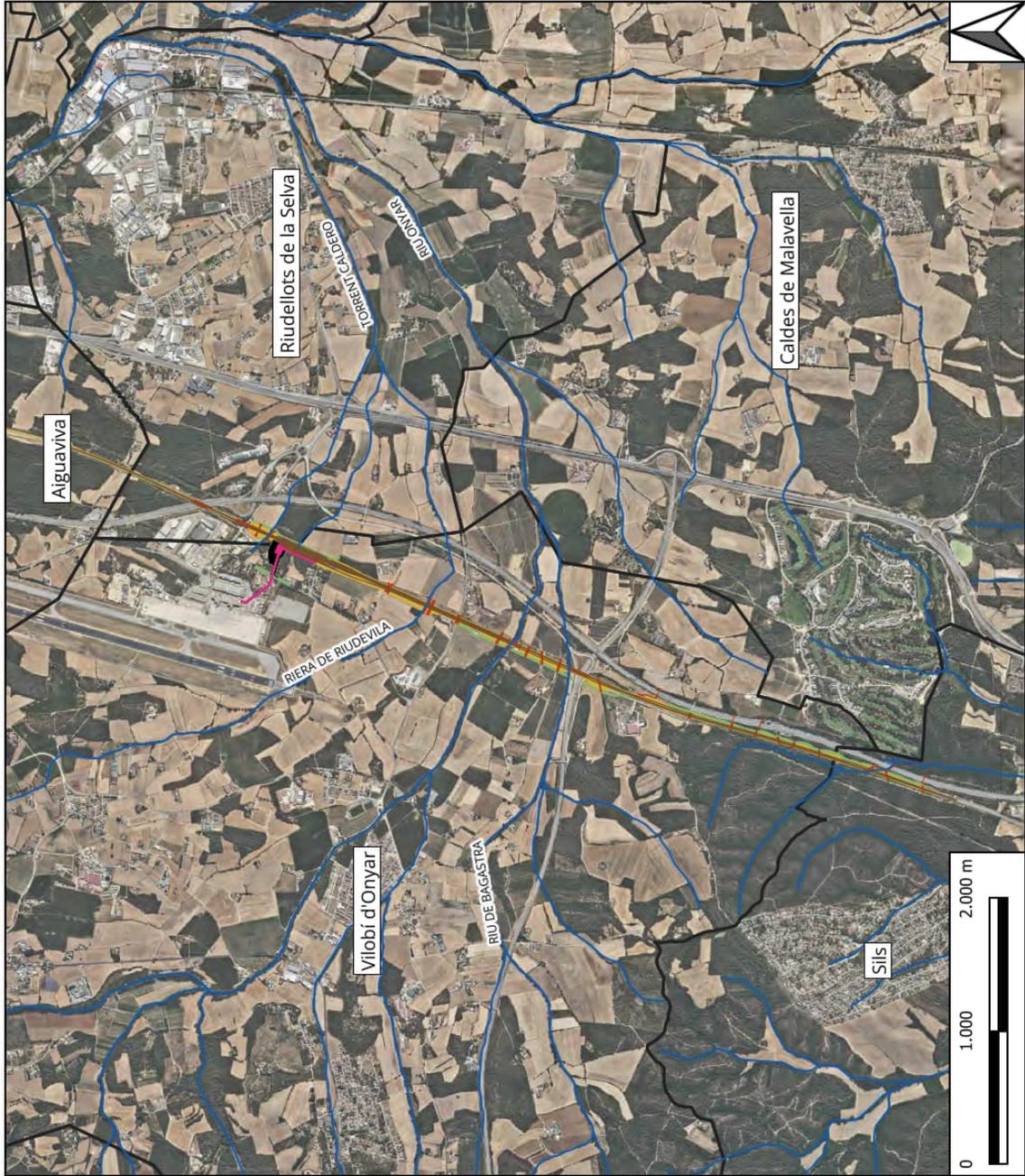
ANEXO

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES). Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña. Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	
Unidad de Carreteras en Girona. Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña. Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Gerencia Territorial del Catastro en Girona. Ministerio de Hacienda y Función Pública.	
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	
Instituto Geográfico Nacional (IGN). Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). Delegación Territorial en Cataluña.	
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí
AENA. SME. SA	
Aeropuerto de Girona-Costa Brava. AENA. SME. SA	
Agencia Estatal de Seguridad Aeronáutica (AESA).	
Área Funcional de Fomento. Delegación del Gobierno en Cataluña.	No
Subdelegación del Gobierno en Girona.	No
Subdirección General de Minas. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Carreteras. Subdirección General de Proyectos. Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	No
Dirección General de Carreteras. Subdirección General de Construcción. Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria General d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Serveis Territorials d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural a Girona.	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria d'Acció Climàtica. Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria d'Acció Climàtica. Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria d'Acció Climàtica. Agencia de Residus de Catalunya.	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria d'Acció Climàtica. Agencia Catalana de l'Aigua (ACA).	No
Generalitat de Catalunya. Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Secretaria d'Agenda Rural.	No
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria General de Territori. Serveis Territorials de Territori a Girona.	No
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria de Mobilitat i Infraestructures. Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria de Mobilitat i Infraestructures. Direcció General de Transports i Mobilitat.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria de Mobilitat i Infraestructures. Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona, Autoritat Territorial de Mobilitat.	No

Consultados	Contestación
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria de Territori, Urbanisme i Agenda Urbana. Direcció General d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura.	No
Generalitat de Catalunya. Departament de Territori. Secretaria de Territori, Urbanisme i Agenda Urbana. Institut Català del Sol (INCASOL).	No
Generalitat de Catalunya. Departament D'empresa i Treball. Secretaria d'Empresa i Competitivitat. Direcció General de Indústria. Subdirecció General de Mines i Protecció Radiològica.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament d'Interior. Direcció General de Protecció Civil.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament de Cultura. Direcció General de Patrimoni Cultural.	Sí
Generalitat de Catalunya. Departament de Salut. Direcció General de Salut Pública.	Sí
Ayuntamiento de Vilobí D'onyar.	Sí
Ayuntamiento de Ruidellots de la Selva.	No
Ayuntamiento de Sils.	Sí
Diputació de Girona. Servei d'Enginyeria-Protecció Civil.	No
Diputació de Girona. Servei d'Arquitectura.	Sí
Diputació de Girona. Medi Ambient.	Sí
Consejo de Iniciativas Locales para el Medio Ambiente de las Comarcas de Girona (CILMA).	No
Ministerio de Defensa.	Sí
Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
ADIF. Presidencia.	No
ADIF Alta Velocidad. Presidencia.	Sí

ESTUDIO INFORMATIVO DE LA NUEVA ESTACIÓN FERROVIARIA EN EL AEROPUERTO DE GIRONA – COSTA BRAVA



Leyenda

	Red hidrogáfica
	Línea de alta velocidad
	Estructuras y ODTs
	Estación
	Urbanización
	Reposiciones
	Plataforma