Este Ministerio ha tenido a bien disponer se cumpla en sus propios términos la precitada sentencia.

Madrid, 3 de junio de 1998.—P. D. (Orden de 3 de junio de 1996), la Jefa del Gabinete Técnico de la Subsecretaría, Asunción Pérez Román.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Director general del Fondo Español de Garantía Agraria (FEGA).

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

14932 *RESOLUCIÓN de 28 de mayo de 1998, de la Subsecretaría, por la que se acuerda la remisión del expediente administrativo correspondiente al recurso contencioso-administrativo número 1/161/1998 y se emplaza a los interesados en el mismo.*

En cumplimiento de lo solicitado por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo (Sección Sexta),

Esta Subsecretaría acuerda la remisión del expediente administrativo correspondiente al recurso contencioso-administrativo, en el encabezamiento citado, interpuesto por doña Margarita Revilla Eizaguirre, contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 13 de febrero de 1998, desestimatorio de la solicitud de indemnización en concepto de intereses de demora en la tramitación del expediente de fijación del justiprecio en la expropiación efectuada en bienes de su propiedad.

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 64.1 de la vigente Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se emplaza a todas aquellas personas físicas y jurídicas a cuyo favor hubieren derivado o derivasen derechos de la Resolución impugnada y a quienes tuvieran interés directo en el mantenimiento de la misma, para que comparezca y se persone en autos ante la referida Sala en el plazo de nueve días siguientes a la notificación o, en su caso, publicación de la presente Resolución.

Madrid, 28 de mayo de 1998.—El Subsecretario, Juan Junquera González.

14933 *ORDEN de 28 de mayo de 1998 por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de mayo de 1998, en que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, en el recurso contencioso-administrativo número 1/857/1993, interpuesto por don Luis Enrique Rodríguez Dealbert.*

En el recurso contencioso-administrativo número 1/857/1993, interpuesto por la representación legal de don Luis Enrique Rodríguez Dealbert, contra la denegación en vía administrativa de su solicitud de indemnización por daños y perjuicios derivados de la anticipación legal de la edad de jubilación forzosa, se ha dictado por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo (Sección Sexta), con fecha 23 de febrero de 1998, sentencia cuya parte dispositiva es del siguiente tenor:

«Fallamos: Que debemos desestimar y desestimamos el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de don Luis Enrique Rodríguez Dealbert, contra la denegación en vía administrativa de su solicitud de indemnización de daños y perjuicios derivados de la anticipación legal de la edad de jubilación forzosa, denegación que debemos confirmar y confirmamos por encontrarse ajustada a Derecho, sin efectuar especial imposición de costas.»

El Consejo de Ministros, en su reunión del día 14 de mayo de 1998, ha dispuesto, conforme a lo prevenido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Madrid, 28 de mayo de 1998.—P. D. (Orden de 1 de octubre de 1993), el Subsecretario, Juan Junquera González.

Ilmo. Sr. Subsecretario del Departamento.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

14934 *RESOLUCIÓN de 27 de abril de 1998, de la Dirección General de Farmacia y Productos Sanitarios, por la que se informa de la designación como organismo notificado para la realización de los procedimientos de evaluación de la conformidad de los productos sanitarios a la Dirección General de Farmacia y Productos Sanitarios.*

El Ministerio de Sanidad y Consumo, con fecha 18 de octubre de 1994, designó como organismo notificado a la Dirección General de Farmacia y Productos Sanitarios, sita en el paseo del Prado, 18-20, 28014 Madrid, para efectuar los procedimientos de evaluación de la conformidad recogidos en los anexos:

II. Declaración CE de conformidad (sistema completo de garantía de calidad).
III. Examen CE de tipo.
IV. Verificación CE.
V. Declaración CE de conformidad (garantía de calidad de la producción).
VI. Declaración CE de conformidad (garantía de calidad del producto).

Del Real Decreto 414/1996, de 1 de marzo, por el que se regula los productos sanitarios («Boletín Oficial del Estado» número 99, de 24 de abril), por el que se transpone al ordenamiento interno la Directiva 93/42/CEE, de 14 de junio de 1993 («Diario Oficial de las Comunidades Europeas» L-169, de 12 de julio de 1993).

Con fecha 21 de noviembre de 1994 fue comunicada esta designación a la Comisión de las Comunidades Europeas junto con el número de identificación 0318, que ya tenía atribuido desde su designación como organismo notificado para la directiva de productos sanitarios implantables activos. La Comisión Europea comunicó la designación al resto de Estados miembros y posteriormente lo publicó en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas» el 15 de junio de 1996 («Diario Oficial de las Comunidades Europeas» número 172).

Madrid, 27 de abril de 1998.—El Director general, Federico Plaza Piñol.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

14935 *RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Tarragona. Tramo: Vandellós-Tarragona.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferro-

viario remitió, con fecha 18 de abril de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del Estudio Informativo de la Línea Valencia-Tarragona: Tramo Vandellós-Tarragona.

La Memoria-resumen presentaba cinco corredores posibles para el tramo Vandellós-Tarragona. El corredor 1 responde a la solución de duplicación siguiendo la traza de la vía actual y con un trazado en variante para los municipios de Salou y Vilaseca; algo más alejados de la costa, los corredores 2 y 3 discurren paralelamente al corredor 1 dejando, a partir de Miami-Playa (término municipal de Mont-Roig del Camp), la autopista A-7 al norte y al sur, respectivamente. Los corredores 4 y 5 corresponden a soluciones parciales, el primero permite la unión del corredor 1 con los corredores 2 y 3, a partir de Miami-Playa, y el corredor 5 permite la unión del 2 y el 3, cruzando la autopista A-7 a la altura del límite del término municipal de Vinyols y Els Arcs con Cambrils.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 23 de noviembre de 1995, la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación Organismos consultados así como una síntesis de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

El Estudio Informativo tiene por finalidad la definición, análisis y comparación de distintas soluciones de trazado para la duplicación y adecuación de la vía existente, con objeto de permitir la explotación para tráfico mixto y trenes con velocidades de 200-220 kilómetros/hora en el tramo Vandellós-Tarragona, entre el punto kilométrico 236,700 de la vía actual, barranco de Lleria y el cruce sobre el río Francolí. El Estudio Informativo incluye varias estaciones y apartaderos ferroviarios, así como diversas actuaciones para el abastecimiento de energía eléctrica.

La Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 16 de abril de 1997, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de agosto de 1997, la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental, y el resultado del trámite de Información Pública.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental se acompaña como anexo III.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo del Proyecto: «Línea Valencia-Tarragona. Tramo: Vandellós-Tarragona».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente de evaluación de impacto ambiental y completado el análisis ambiental con la visita a la zona del proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el Estudio Informativo, la solución A14 puede ser ambientalmente viable, si conlleva el desmantelamiento de la vía actual (tramo: Inicio T1.1-final ramal a industrias), se ejecuta la modificación del trazado expuesta en la Condición 1, se atienden las recomendaciones propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y se cumplen las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del trazado*

El trazado de la alternativa A14, tal como viene definido en el Estudio Informativo sometido a Información Pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción a los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable.

1.1 Reducción de los terraplenes que sustentan el viaducto del punto kilométrico 0,500 y adecuación de las bocas del túnel (tramo T1.1).—Con objeto de disminuir la afección al Espacio Natural Protegido «Les Rojales-Platja del Torn» se prolongará la estructura proyectada sobre el viaducto existente entorno al punto kilométrico 0,500 a ambos lados del mismo, reduciendo la altura de los terraplenes que lo sustentan a un máximo próximo a 5 metros. Para mejorar la integración paisajística de las bocas del túnel se prolongará éste en falso túnel la longitud necesaria, en ambos extremos, para que pueda realizarse un relleno sobre la parte superior, recuperando el relieve natural del terreno.

1.2 Ajuste de la traza en planta a la autopista A-7 entre los puntos kilométricos 3,000-5,500 y reducción del terraplén en torno al punto kilométrico 4,800 (tramo T1.1).—Con objeto de minimizar la afección territorial se aproximará la traza, en planta, a la autopista A-7, desde el cruce sobre el barranco de Aigual al Coll al punto kilométrico 5,500, aproximadamente, reduciendo al mínimo posible la franja de terreno entre ambas infraestructuras. En cualquier caso deberá reducirse el terraplén situado en el Estudio Informativo en torno al punto kilométrico 4,800 que ciega tres pequeñas vaguadas, bien sea por desplazar la traza aguas arriba de las mismas, al desplazarse ésta hacia la autopista A-7, o por modificar la rasante en este tramo ajustándola al terreno. Si a pesar de ello, resultaran terraplenes superiores a 5-7 metros de altura, se recurrirá a una estructura en viaducto para garantizar la permeabilidad territorial y disminuir la intrusión visual.

1.3 Prolongación del viaducto del punto kilométrico 6,680 por el extremo noreste (tramo T1.2).—Con objeto de minimizar la afección al cauce del barranco de Ríu Llastres, se prolongará el viaducto proyectado hasta abarcar la anchura total del barranco, sustituyendo así el terraplén que figura en el Estudio Informativo.

1.4 Desplazamiento de la traza en planta hacia el noroeste entre los puntos kilométricos 6,800 y 8,800 (tramo T1.2).—Con objeto de disminuir el impacto acústico y la intrusión visual se desplazará la traza en planta hacia el noroeste, alejándola lo más posible de las viviendas de Miami-Playa y ciñiéndose a la traza de la conducción de agua del Ebro a Tarragona, al mismo tiempo que se mantiene la cota de la rasante proyectada, que atraviesa en desmonte el área.

1.5 Desplazamiento de la traza en planta hacia el sureste entre el inicio de T3 y el punto kilométrico 2,300 del mismo.—Con objeto de alejarse lo más posible de las viviendas situadas en torno al punto kilométrico 1,250 del tramo T3, se desplazará la traza en planta hacia el sureste manteniendo la rasante en desmonte tal como se presenta en la solución propuesta, entre el inicio de T3 y el punto kilométrico 2,300, aproximadamente, para ir a buscar en esta zona la traza de la autopista A-7, acercando las dos trazas en planta lo más posible. El cruce sobre el barranco de Estany Gelat se realizará de forma que se minimicen los terraplenes de los estribos del viaducto.

1.6 Desplazamiento del apartadero técnico de Montroig previsto en torno al punto kilométrico 6,500 del tramo T3 y ajuste de la traza en el entorno del punto kilométrico 6,900.—Con objeto de disminuir la afección al que fuera estudio de Joan Miró («La Masía»), se cambiará la ubicación prevista del apartadero técnico de Montroig para permitir el máximo acercamiento en planta de las trazas de la autopista y el ferrocarril, alejando ésta última al menos 60-70 metros de «La Masía» y reduciendo la cota de la rasante todo lo más que permitan los condicionantes técnicos. Se utilizarán muros para encajar la traza, en lugar de taludes de desmonte, con el fin de minimizar la afección superficial.

1.7 Ajuste de la traza entre los puntos kilométricos 11,500-13,000 del tramo T3.—Con objeto de reducir la intrusión visual en la zona comprendida entre los puntos kilométricos 11,500 y 12,600, aproximadamente, donde la cota de la rasante está condicionada por el cruce sobre la autopista A-7, se prolongarán los viaductos proyectados para salvar ésta y la riera de Alforja, reduciendo la altura de los taludes a unos 7-8 metros como máximo. El marco de 5×3,5 metros, proyectado para salvar el barranco del Regueral, se sustituirá por un viaducto de longitud suficiente para que los estribos y terraplenes no afecten a la franja de vegetación ribereña, bien conservada, existente en la actualidad.

1.8 Ajuste de la rasante en el tramo T0.4.—Para disminuir la afección a los terrenos del polígono Petroquímico de Tarragona, se estudiará una modificación de la rasante proyectada, de forma que se mejore la permeabilidad transversal de la nueva infraestructura al tráfico rodado y a las conducciones.

2. *Protección del Espacio Natural Protegido (ENP) «Les Rojales-Platja del Torn»*

Con objeto de minimizar la afección al espacio de interés natural «Les Rojales-Platja del Torn», además de cumplirse con lo especificado en la

Condición 1 respecto a las bocas de los túneles y prolongación del viaducto sobre el barranco de Lleria, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado, es decir, la franja de ocupación de la explanación de la vía, limitándose a dicha franja el movimiento de personal y maquinaria. Dentro del ENP el vallado se situará a la distancia mínima proyectada de 5 metros. El desarrollo de las obras se realizará de forma que se inicien desde el exterior del ENP y se utilice como camino de acceso la zona jalonada en la que luego se situará la plataforma del ferrocarril. Las instalaciones auxiliares se deben situar fuera del ENP. Las aguas procedentes de la excavación del túnel serán debidamente tratadas con anterioridad a su vertido a la red de drenaje natural de la zona. Utilizando materiales procedentes de la excavación del túnel se restaurarán las canteras abandonadas situadas alrededor del punto kilométrico 3,000, dentro del ENP.

Las obras de obligado desmantelamiento de la vía actual se realizarán bajo la supervisión de Director Ambiental de la Obra y en coordinación con el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, prestando especial cuidado en evitar la afección a la vegetación existente en la zona, en particular en los terraplenes donde existe constancia de la presencia de Limonium gibertii. Toda actuación de excavación y movimiento de tierras deberá ser restaurada mediante revegetación, utilizando especies autóctonas, incluyendo los taludes del frente litoral de la actual línea ferroviaria que queden desnudos. Se demolerán las instalaciones ferroviarias actualmente abandonadas y se retirarán las traviesas y otros materiales de desecho, gestionando los residuos de acuerdo con la Ley 6/1993 de Residuos de la Generalidad de Cataluña. Caso de realizarse la adecuación peatonal o para bicicletas del corredor de la vía actual, se ejecutarán las actuaciones necesarias para evitar el acceso de otro tipo de vehículos.

Dado el elevado índice de riesgo de incendio en el área sur del proyecto, en especial en el ENP, se redactará un plan de prevención y extinción de incendios para el período de ejecución de las obras, definiéndose también, en coordinación con el organismo competente de la Generalidad de Cataluña, las actuaciones a realizar en la franja vallada situada a ambos lados de la nueva vía para lograr dicha prevención en la fase de explotación del proyecto.

3. *Continuidad de los servicios existentes, minimización del impacto sobre las superficies agrícolas y supresión del efecto barrera del tramo a desmantelar*

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de la vereda Riera de Vilanova, las cañadas reales Riera de Ríu de Cañas, Riera de Alforja y Riera de Riudoms, y la colada Camino de Cambrils; de los caminos rurales, de las infraestructuras de riego intersectadas por la traza y de la conducción de agua del Ebro a Tarragona. El proyecto de construcción incluirá un estudio de permeabilidad de la infraestructura respecto a la actividad agrícola una vez encajada la traza definitiva. La reposición de los caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquellos conllevan.

En el tramo de vía actual comprendido entre T0.2-cruce con límite norte del ENP hasta el inicio de la variante de Salou y desde éste al punto de confluencia de la vía actual con el ramal a industrias proyectado, se procederá obligatoriamente a desmantelar la vía actual, retirando raíles, traviesas y tendidos eléctricos. El proyecto de construcción incluirá un estudio del efecto barrera de este tramo. Con base en dicho estudio se definirán los nuevos puntos de paso precisos, así como los pasos que deben recuperar la cota que tenía el terreno en la situación anterior a la instalación de la vía, para evitar encharcamientos y/o lograr su integración en el paisaje, tanto dentro de los núcleos urbanos como en terreno rural.

4. *Protección del sistema hidrológico*

Con objeto de garantizar la no alteración de las características hidráulicas de los cauces presentes en la zona, evitar fenómenos de encharcamiento y minimizar los procesos erosivos, se realizará, en coordinación con la Junta de Aguas de la Generalidad, un análisis de las características y dimensiones de los drenajes y de los pasos sobre barrancos y rieras, definiendo, si fuera necesario, medidas complementarias a las establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental para minimizar los procesos erosivos que la nueva infraestructura pudiera generar.

Se proyectarán, en coordinación con la Junta de Aguas de la Generalidad, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afección a la calidad del agua durante la realización de las obras y durante la fase de explotación del proyecto. Las aguas procedentes de la excavación del túnel y las residuales originadas en las zonas de instalaciones auxiliares serán sometidas a decantación, aplicando otro tipo de tratamiento de depuración si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación arrojara valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos.

5. *Protección de la fauna y de la vegetación*

No se realizarán desbroces, movimientos de tierra ni otras actividades generadoras de ruido durante el período de reproducción de la avifauna. Se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo 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 y se estudiará el sobredimensionamiento de algunos de ellos para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna. El cerramiento de la nueva vía incluirá estructuras que permitan el escape de los animales hacia las áreas adyacentes y que los dirija hacia los pasos para fauna. Los tendidos eléctricos para abastecimiento de energía a la línea desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los propios de la línea, deben incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los postes, rediseño de los postes con los seccionadores y los transformadores (si no están en casetas) al menos un metro por debajo de la cabecera, sustitución de aisladores rígidos por suspendidos y eliminación de puentes flojos por encima de las crucetas. En el caso de cables poco visibles se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna. Todas estas medidas serán de especial aplicación en el interior del ENP.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de la mortalidad de la avifauna en el interior del ENP, tanto por colisión como por electrocución en tendidos, como por colisión con los trenes, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas.

Para garantizar la conservación de las poblaciones de «Limonium gibertii» y otras comunidades florísticas de acantilados de interés para la conservación se cumplirán las prescripciones expuestas en la condición 2. Antes del desbroce se jalonará la zona a ocupar estrictamente por la explanación de la vía entre los barrancos de Aigual al Coll y Tixellas, limitándose a la zona acotada el movimiento de maquinaria, con objeto de reducir al mínimo la afección a la mancha de vegetación (pinar de carrasco con sotobosque mediterráneo) bien conservada existente entre dichos barrancos, la autopista y la N-340. El proyecto realizará un diseño de la rasante y los estribos del viaducto de cruce sobre el barranco del Regueral de forma que se reduzca al mínimo indispensable la afección a su vegetación de ribera.

6. *Preservación de la contaminación acústica*

El proyecto de construcción realizará un estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación en las áreas con calificaciones de suelo urbano y urbanizable, incluyendo niveles máximos de inmisión, con especial consideración en las áreas próximas a los siguientes puntos kilométricos: 7,000-9,000 (Miami-Playa) del T1.2, 1,250 del T3, 7,000 («La Masía» de Miró) del T3, 9,500 del T3, 11,000-12,600 (cementerio-zonas deportivas y viviendas de Cambrils Nou) del T3 teniendo en cuenta que la traza proyectada cruza la autopista antes de llegar a la altura de las viviendas de Cambrils Nou, punto kilométrico 14,500 del T3, y 24,700-25,500 del T1.4. En base a este estudio, el proyecto diseñará las medidas de protección acústica necesarias para alcanzar los objetivos de calidad, que fijan los niveles de inmisión sonora originados por la actuación en L_{max} menor que 90 dB(A) y siempre y cuando su valor no supere L_{Fondo} incrementado en 20 dB(A), además de L_{eq} (23h-7h) menor que 55 dB(A) y L_{eq} (7h-23h) menor que 65 dB(A), medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones comprendidas en los tramos anteriormente indicados o en los límites de los suelos urbano y urbanizable.

Las medidas de protección acústica deberán quedar instaladas previamente a la emisión del acta de ejecución de la obra. El proyecto incorporará en el programa de vigilancia ambiental el seguimiento de los niveles sonoros en suelo urbano y urbanizable; de los resultados de dicho seguimiento se inferirá la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas.

7. *Protección del patrimonio arqueológico*

El proyecto de construcción elaborará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura y de las superficies destinadas a acoger vertederos e instalaciones auxiliares. Estas prospecciones se intensificarán en el término municipal de Cambrils, en el área de elevado interés situada entorno a los puntos kilométricos 15,000 final del tramo T3-25,500 del T1.4, identificada por el citado Departamento, al localizarse en ella poblamientos prehistóricos y romanos. En su caso, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

8. *Localización de canteras, zonas de préstamo, graveras, vertederos e instalaciones auxiliares*

Dado que en el Estudio de Impacto Ambiental no se hace referencia a las zonas de préstamo, canteras y graveras que se vayan a utilizar, deberán emplearse únicamente aquellas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental. Por lo que se refiere al emplazamiento de vertederos, se dará prioridad a las canteras abandonadas. El proyecto incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de vertederos, préstamos, obras e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y márgenes de ríos. Si una vez realizados los ajustes de trazado exigidos en la condición 1, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos permanentes de más de 25.000 metros cúbicos, vendrán definidos completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

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

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial todas las comprendidas dentro del ENP, la comprendida entre los barrancos de Aigual al Coll y Tixellas, las proximidades de «La Masía» de Miró, el entorno de Cambrils Nou y el cruce con el barranco del Regueral, además de todas aquellas áreas de vertederos, préstamos, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, pasos sobre barrancos y rieras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, para evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. Siguiendo las indicaciones del Director Ambiental de Obra, 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 se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra si fuera necesario para garantizar los procesos de recolonización vegetal.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

10. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental una vez desarrolladas, y del Condicionado de esta Declaración. En él se detallará el método de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la secuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del Director de Obra previstas en la legislación de contratos del Estado, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, 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 la fase de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, 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 documentos:

a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Ajustes de trazado de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Desmantelamiento del tramo de vía actual que queda fuera de servicio de acuerdo con lo indicado en las condiciones 2 y 3.

Protección del espacio natural protegido «Les Rojales-Platja del Torn» de acuerdo con lo indicado en la condición 2.

Continuidad de servicios y minimización del impacto en superficies agrícolas referidas en la condición 3.

Protección del sistema hidrológico referida en la condición 4.

Protección sobre la fauna y la vegetación de acuerdo con lo indicado en la condición 5.

Protección contra el ruido a la que se refiere la condición 6.

Protección de yacimientos arqueológicos referidas en la condición 7.

Canteras, vertederos, áreas de préstamos, parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares referidas en la condición 8.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra referida en la condición 9.

c) Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y eficacia de las obras de drenaje contempladas en la condición 4.

Informe sobre la eficacia de los pasos para fauna, sobre los resultados del estudio de seguimiento de la mortalidad de la avifauna y sobre la eficacia de las medidas correctoras contemplados en la condición 5 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre los niveles reales de ruido en las áreas a que se refiere la condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto de acuerdo con lo indicado en las condiciones 2 y 9 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 riesgos, 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.

11. *Documentación adicional*

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en los documentos de contratación de la documentación y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de construcción del ajuste de trazado requerido en la condición 1.

Planes de desarrollo de la obra, de desmantelamiento de la vía actual y de prevención de incendios, así como medidas de protección, restauración y revegetación a las que se refiere la condición 2.

Estudio de la permeabilidad de la infraestructura respecto a la actividad agrícola, reposición de vías pecuarias y caminos rurales referidos en la condición 3.

Estudio de las obras de drenaje y medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Pasos, medidas de protección y plan de seguimiento de la mortalidad de la fauna a que se refiere la condición 5. Diseño del viaducto y cruce sobre el barranco del Regueral.

Estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento del proyecto y diseño de las medidas de protección acústica necesarias, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares referida en la condición 8. Ubicación y características de los vertederos de más de 25.000 metros cúbicos, si los hubiera.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de la Obra, a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual de las medidas correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones figurarán en el Proyecto de Construcción, justificadas en la Memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas, en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica, en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 20 de mayo de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	X
Generalidad de Cataluña (Barcelona)	—
Delegación del Gobierno (Barcelona)	—
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	—
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aigües (Barcelona)	—
Dirección Territorial del MOPT en la Comunidad Autónoma de Cataluña (Barcelona)	—
Generalidad de Cataluña. Dirección General de Calidad Ambiental (Barcelona)	X
Generalidad de Cataluña. Departamento de Cultura (Barcelona)	X
Generalidad de Cataluña. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca (Barcelona)	X
Diputación Provincial de Tarragona (Tarragona)	—
Gobierno Civil de Tarragona (Tarragona)	X
Junta del Puerto de Tarragona (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Vandellós i l'Hospitalet de l'Enfant (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Mont-Roig del Camp (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Cambrils (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Vinyols i els Arcs (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Riudoms (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Salou (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Vila-Seca (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Reus (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Tarragona	X
Delegación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Barcelona)	—
Consejo de Investigación y Desarrollo. CSIC (Barcelona)	—
Observatorio del Ebro. CSIC (Tortosa-Tarragona)	—
Facultad de Biología. Cátedra de Ecología (Barcelona)	—
Facultad de Ciencias. Departamento de Ecología (Bellaterra-Barcelona)	—
Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Geografía (Bellaterra-Barcelona)	—
Facultad de Geología. Cátedra de Geología, Dinámica y Paleontología (Barcelona)	—
Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Geografía (Tarragona)	—
Alternativa Verde (Barcelona)	—
DEPANA. Liga per a la Defensa del Patrimoni Natural (Barcelona	X
Fundación CIDOB (Barcelona)	—
Colectivo Ecologista Libertario (CEL) (Barcelona)	—
Fundación Carles Pi i Suñer Estudis Autonomics (Barcelona)	—
Fundación Roca Gales (Barcelona)	—
Asociación Vida Sana (Barcelona)	—
Fundación Ecomediterránea (Barcelona)	—
Grup D'Estudis i Protección a Ecosistemes del Camp (Reus-Tarragona)	—
Grup Ecologist la Carrasca i la Rabosa (Ulldecona-Tarragona)	—
Grup de Natura l'Angle (Tarragona)	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT) (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid)	—
CODA (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
ADENA (Madrid)	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) (Madrid)	—
Instituto Tecnológico y Geominero (Madrid)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—

El resumen del contenido ambiental significativo de las contestaciones es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza informa que las alternativas propuestas no afectan a ningún espacio natural protegido ni a ningún área de interés ecológico incluidos en el banco de datos Hispanat de dicho organismo. Recuerda la necesidad de instalar medidas antielectrocución y antichoque en los tendidos eléctricos, con el fin de proteger a la avifauna.

La Dirección General de Patrimonio Natural de la Generalidad de Cataluña destaca el alto valor paisajístico, ecológico y morfológico del espacio de interés natural «Les Rojales-Platja del Torn» en el marco del litoral de Tarragona, recomendando el estudio de una alternativa de trazado que lo evite o afecte tangencialmente, por el corredor de otras infraestructuras existentes: autopista A-7, carretera N-340 y conducción de agua del Ebro. Para el resto del trazado, considera el corredor 3 como el más aceptable, ajustando la traza lo más posible a la A-7 para minimizar la afección al suelo agrícola. Caso de demostrarse que la alternativa por el corredor antes mencionado es inviable, considera factible el paso a través del ENP mediante un trazado que discurra mayoritariamente en túnel, evitando cualquier otra intervención dentro del ENP, a excepción de la restauración de la cantera abandonada existente y la conversión de la línea actual en camino peatonal.

Señala que se está tramitando el Plan Especial de Protección del ENP y que éste está incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña por su valor paisajístico y su vegetación. Esta última es una muestra bien conservada de vegetación litoral de maquia y pinar de carras-

co, con presencia de las comunidades «Crithmo»-«Limonietum gibertii» y «Crucianellion maritimae», consideradas como hábitats de interés comunitario en el anejo I de la Directiva 92/43/CE.

En relación con el resto del trazado, estima que los corredores de nuevo trazado suponen una mejora en la ordenación y una reducción del conflicto de usos en los núcleos urbanos de l'Hospitalet de l'Infant, Miami-Playa, Cambrils y Vilafortuny. Señala la menor ocupación que supone el corredor 3 e indica que, en relación con la afección por ruido, es imposible escoger, con la cartografía utilizada, entre los corredores 2 y 3. Señala el efecto barrera o partición de los núcleos urbanos que produce el corredor 1.

Recomienda que el estudio de impacto ambiental incluya los siguientes aspectos: Análisis detallado del balance del movimiento de tierras y definición de las zonas de acopio y extracción de acuerdo con la normativa catalana, estudio de compatibilidad del nuevo trazado con la integridad del espacio de interés natural, estudio de compatibilidad con el uso agrícola y definición de medidas preventivas y compensatorias respecto a dicho impacto, estudio del impacto acústico con cartografía de las isófonas de 65 dB(A) diurna y 55 dB(A) nocturna y definición de medidas correctoras, estudio de la integración paisajística de la obra definiendo puntos críticos y soluciones a adoptar, y un programa de vigilancia ambiental en el que figure la coordinación con los organismos competentes de la gestión y planificación del ENP afectado.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña, a través de la Subdirección General de Bosques, informa de la afección al espacio de interés natural «Platja de les Rojales», incluido en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) D. 328/1992, manifestándose a favor del desdoblamiento de la vía actual a su paso por el espacio protegido. Señala también la afección a un monte incluido en el Catálogo de Utilidad Pública. Concluye recomendando que el estudio de impacto incluya medidas correctoras que minimicen el efecto barrera de la nueva infraestructura para la fauna y medidas de prevención de incendios forestales.

La Dirección General del Patrimonio Cultural de la Generalidad de Cataluña informa que la opción norte o corredor 2 no afecta, aparentemente, a ningún yacimiento arqueológico conocido, mientras que el corredor 3 comporta una afección muy grave al Patrimonio Arqueológico, especialmente en el término municipal de Cambrils (poblamiento épocas prehistórica y romana). El corredor 1 afecta a diversos yacimientos arqueológicos, alguno de los cuales ya se encuentran afectados por el trazado existente. En el tramo de éste entre Vila-seca y Tarragona, es altamente probable que las obras pongan al descubierto yacimientos hoy en día desconocidos, al tratarse de una zona intensamente poblada en época romana. Concluye el informe indicando la necesidad de realizar excavaciones arqueológicas y complementarias de los yacimientos ya conocidos y de prospección, solicitando la remisión de cartografía de mayor detalle para poder realizar un estudio más completo.

El informe incluye un listado de yacimientos afectados por los diferentes corredores:

Corredor 1: Miramar, Pobla d'en Taudell y la Pobla en el término municipal Mont-roig del Camp; Cambrils-Mediterrani, Max de L'Isidre y El Camp de Sant Pere, en el término municipal de Cambrils.

Corredor 3: Comes d'Ulldemolins Vilagrassa, Divertimundo y Mas d'en Bosch, en el término municipal de Cambrils, y Camí dels Castellots, en el término municipal de Vila-seca.

Corredor 5: Carretera de Cambrils, partida de Vilagrassa y Mas d'en Bosch, en el término municipal de Cambrils.

Zona entre corredores 1 y 2: Barranc de Rifá II y Barranc de Rifá I en el término municipal de Mont-roig del Camp; carretera de Montbrió (La Torre de l'Ermita, Santuari de la Mare de Déu del Camí), cementerio de Cambrils, Jardins de L'Ermita de la Mare de Déu del Camí, La Parellada, Els Antigons, partida de Sant Joan, Villahermosa, partida de La Pujada de Na Ponça, Castell de Vilafortuny y Els Tallals, todos ellos en el término municipal de Cambrils; y Mas de Ramón, en el término municipal Vila-seca.

El Ayuntamiento de Vandellós i l'Hospitalet de l'Infant, a través de la Comisión de Gobierno, aprueba y remite el informe de los Servicios Técnicos en el que, en función de la reducida escala de la cartografía de la memoria-resumen, se indican las siguientes consideraciones generales: deben cumplir los criterios dictados por el PEIN y el «Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje de la Platja de les Rojales-Platja del Torn» con incorporación de las sugerencias realizadas por el Ayuntamiento a la aprobación inicial, deben mantenerse todas las estaciones y apeaderos en el municipio, debe garantizarse la permeabilidad de las infraestructuras viarias previstas en el planeamiento urbanístico vigente y adecuarse las redes municipales de servicios, en especial las necesarias para evacuar las aguas pluviales hasta su vertido al mar.

El Ayuntamiento de Cambrils, a través de la Comisión de Gobierno, aprueba y remite el informe del Servicio Técnico, en el que se indica que el ferrocarril actual discurre por dentro del casco urbano provocando un grave impacto acústico y visual, formando una barrera que entorpece los desplazamientos hacia el mar. En base a ello informa desfavorablemente el corredor 1. No considera posible la ejecución de la obra por el corredor 3, por el elevado efecto barrera que supondría al separar barrios y equipamientos existentes y por estar reservado este espacio a la futura variante de la N-340 en el Plan General de Ordenación Urbana. El corredor 2 es considerado el más adecuado, por discurrir todo él por suelo no urbanizable y en las proximidades de la autopista dejándola al sur. Considera que el corredor 5 tiene un impacto ambiental importante por superponerse con el cruce de la N-340, la carretera procedente de Reus (Lérida-Zaragoza) y la autopista, y con el acceso a las playas y urbanizaciones de Vilafortuny, que es la zona turística de mayor importancia y calidad de Cambrils.

El Ayuntamiento de Salou, a través de su Alcalde y vistos los informes del Técnico y de la Comisión de Urbanismo, se pronuncia a favor del corredor 1, aunque señala el fuerte impacto que éste podría producir por su elevada rasante en la zona del Barranco de Barenys-autovía Reus-Salou. Por ello, a la espera de recibir documentación más detallada, deja abierta la posibilidad de decantarse por el corredor 2, que presenta rasantes más próximas al terreno, pero afecta al cementerio y al extremo norte del Kárting Salou.

El Ayuntamiento de Vila-seca, por acuerdo de la Comisión de Gobierno, informa que, a la espera de recibir documentación complementaria con cartografía de mayor precisión, únicamente el corredor 1 se ajusta a las reservas ferroviarias previstas en el Plan General vigente, y que los corredores 2 y 3 afectan a una gran cantidad de fincas rústicas de cultivo.

El Ayuntamiento de Tarragona, a través de su Alcalde, visto el informe de los Servicios Técnicos, valora favorablemente que el tren no atraviese el polígono petroquímico e informa de la necesidad de conocer el trazado en el tramo río Francolí-anfiteatro por su mayor incidencia en la ciudad.

DEPANA informa que el trazado afecta al espacio natural «Les Rojales-Platja del Torn» incluido en el PEIN, el cual conserva una buena muestra de vegetación litoral constituida por maquias y pinares litorales. Desaconseja el corredor 2, por cruzar plenamente esta zona, proponiendo el aprovechamiento del corredor 1, que minimiza el impacto al mantener el trazado actual.

ANEXO II

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental contenido

La actuación objeto de estudio es la adaptación a velocidad máxima de 220 kilómetros/hora de la línea Valencia-Barcelona en el tramo Central Nuclear de Vandellós-cruce río Francolí (antes del núcleo urbano de Tarragona). En el último tramo que se inicia en Salou, por escasez de espacio, la velocidad se reduce a 200 kilómetros/hora. Los radios previstos para estas velocidades son 2.500 y 2.300 metros, respectivamente. La pendiente máxima es de 1,25 por 100, la anchura de la plataforma en explanación en la sección tipo es de 13,30 metros y la banda a expropiar 5-8 metros, siendo la sección en túnel de 74 metros cuadrados. La actuación incluye un ramal al polígono industrial de Tarragona de 850 metros de longitud y el posible enlace con la línea Madrid-Tarragona, mediante una variante de ésta a distinto nivel, de 2,2 kilómetros.

El Estudio de Impacto Ambiental contempla cinco alternativas de trazado (A1, A6, A14, A15 y A19) del Estudio Informativo, definidas a partir de la combinación de los tramos y subtramos siguientes:

T0 subdividido en T0.1 (hasta punto kilométrico 0,194), T0.2 (hasta punto kilométrico 3,261), T0.3 (hasta punto kilométrico 29,268) y T0.4 (hasta punto kilométrico 37,481).

T1 subdividido en T1.1 (hasta punto kilométrico 6,984), T1.2 (hasta punto kilométrico 8,814) T1.3 (hasta punto kilométrico 24,577) y T1.4 (hasta punto kilométrico 30,030).

T2 (hasta punto kilométrico 3,986).

T3 (hasta punto kilométrico 15,477).

que integran las alternativas A1, A6, A14, A15 y A19, todas ellas de longitud similar, algo inferior en el caso de la duplicación:

A1 = T0 (duplicación): 37,481 metros.
A6 = T0.1+T1+T0.4: 38,437 metros.
A14 = T0.1+T1.1+T1.2+T3+T1.4+T0.4: 38,152 metros.
A15 = T0.1+T0.2+T2+T1.2+T3+T1.4+T0.4: 38,221 metros.
A19 = T0.1+T0.2+T2+T1.2+T1.3+T1.4+T0.4: 38,506 metros.

Descripción de tramos:

Tramo T0: Corresponde a la solución de duplicación de la vía existente salvo pequeñas variantes puntuales. Se inicia en el punto kilométrico 236,700 de la vía actual, en el término municipal de Vandellós, separándose de ella hacia el interior en la zona donde los relieves calizos alcanzan el mar y cruzando éstos mediante tres túneles. A la salida del último cruza en terraplén las proximidades de la playa de Les Rojales y abandona el ENP a la altura del punto kilométrico 3,470, salvando por el puente ya existente el barranco de Aigual al Coll y coincidiendo ya la planta con la de la línea férrea actual. En la zona de Miami-playa se deprime la rasante hasta un máximo de dos metros para mejorar la integración paisajística y disminuir los niveles de ruido. Tras cruzar Vilafortuny, en el punto kilométrico 24,860, la traza vuelve a separarse de la vía actual alejándose del litoral, cruza con un puente el barranco de Barenys, atraviesa el extrarradio de Salou, cruza la carretera C-240 y se dirige hacia el NE, donde se une al trazado del tramo T1 y se deriva un ramal hacia las industrias. Desde el abandono de la vía actual hasta el punto kilométrico 28,200, el desarrollo se efectúa en prolongado terraplén (supera los 10 metros de altura), pero, a partir de este punto kilométrico, discurre en desmonte (máximo 10 metros de altura). La traza bordea por el oeste el complejo recreativo de «Port Aventura» y discurre a nivel por terrenos industriales del término municipal de Reus, penetrando en el de Tarragona por el polígono industrial y petroquímico y terminando en el río Francolí en las inmediaciones del puerto de Tarragona.

Los taludes de mayores dimensiones que presenta la alternativa los constituyen las trincheras de acceso a los túneles con 22, 25, 30 y 15 metros de altura máxima (tramo T0.2). Existe también un terraplén entre los puntos kilométricos 26,790 y 27,520 que alcanza 15 metros de altura máxima.

Tramo T1: Se inicia en el punto kilométrico 0,192 del tramo T0, salvando mediante terraplenes y un viaducto el barranco que limita por el sur el espacio natural protegido (ENP) «Les Rojales-Platja del Torn», atraviesa éste utilizando un túnel (1,8 kilómetros de longitud) en su último tramo. Posteriormente atraviesa con grandes terraplenes y un viaducto el barranco de Cadalocas y continúa interceptando diversos cauces presentando terraplenes que llegan a alcanzar 16 metros. Atraviesa el barranco del Riu Llastres a unos 1,5 kilómetros aguas arriba de l'Hospitalet de l'Infant, los barrancos de Estany Gelat y de Les Planes, cruza la autopista A-7 en el punto kilométrico 10,750, ajustando luego su traza a ésta hasta llegar al barranco de Riudecanyes, donde comienza a alejarse ligeramente hacia el norte, manteniéndose en todo este tramo los terraplenes. Cruza los barrancos de Gené y de la Virgen del Camino y accede a la Riera de Alforja, salvándola con un viaducto. Se distancia cada vez más de la autopista, atravesando el barranco del Regueral y la alcanza de nuevo después de interceptar la Riera de Riudoms, donde gira hacia el este y discurre entre terraplenes, cruzando también la N-340. Prosigue hacia el este, cruza la C-240 y conecta con el T0 en el punto kilométrico 29,800 de éste, donde parte el ramal e industrias.

Las trincheras de acceso al túnel, con 18 y 14 metros de altura máxima, constituyen los taludes de mayor importancia, junto con un terraplén entre los puntos kilométricos 4,230 y 5,080 de 16 metros de altura máxima. Todos ellos pertenecen al tramo T1.1.

Tramo T2: Es una corta variante que se inicia en el punto kilométrico 3,262 del T0, en el término municipal de Vandellós en el límite oriental del ENP, atraviesa los barrancos de Aigual al Coll y Teixelles y al llegar al punto kilométrico 1,400 cambia de dirección y se separa de la vía en servicio dirigiéndose hacia el interior para finalizar en el barranco de Riu Llastres a la altura del punto kilométrico 6,680 de T1.

Entre los puntos kilométricos 3,260 y 3,830 se presenta un terraplén con 24 metros de altura máxima.

Tramo T3: Se inicia en el punto kilométrico 8,813 del T1 en el término municipal de Montroig y antes de cruzar el barranco de Estany-Gelat. Constituye una variante de la parte central de aquél, del que se separa ligeramente hacia el mar, buscando el ajuste a la traza de la autopista por el lado contrario al que discurre el T1. El perfil longitudinal se desarrolla en desmonte hasta el mencionado barranco y básicamente en terraplén hasta el final del tramo. A partir de la Riera de Riudecanyes, los T1 y T3 van divergiendo paulatinamente hasta que este último cruza la Riera de Alforja y la A-7 y se dirige al NE para alcanzar al T1 en el punto kilométrico 24,300 de éste.

Ramal a industrias:

Se inicia en la confluencia de T0 y T1 dirigiéndose hacia el NE para alcanzar el trazado actual de la vía que discurre por la zona industrial. Tiene 800 metros de longitud, prácticamente todos en desmonte (máximo 10 metros de altura de talud).

El Estudio Informativo prevé, para abastecimiento de energía eléctrica a la línea, las siguientes actuaciones:

Para las alternativas A6 y A19, tendido desde la subestación eléctrica actual de Montroig hasta la nueva subestación del tramo T1.3 (punto kilométrico 15,400), y para las alternativas A14 y A15 tendido desde aquélla hasta la nueva subestación del tramo T3 (punto kilométrico 6,600), con 1.650 y 1.500 metros de longitud, respectivamente.

Para la alternativa A1, tendido desde la subestación de FECSA (punto kilométrico 33,900 del T0) hasta la nueva subestación del tramo T0 (punto kilométrico 28,650), y para las alternativas A6, A14, A15 y A19, tendido desde aquélla a la nueva subestación del tramo T1 (punto kilométrico 29,050), con 5.350 y 5.800 metros, respectivamente, discurriendo paralelo a T0.4.

En todos los casos se trata de una línea trifásica con apoyos cada 20 metros.

En lo referente a las estaciones ferroviarias, el Estudio Informativo prevé:

Para la alternativa A1, mantiene las estaciones de Hospitalet-Vandellós y de Cambrils, cambia la ubicación de la estación de Montroig al punto kilométrico 15,500 del T1 y conserva el resto de estaciones y apeaderos.

Para el resto de alternativas, la estación de Hospitalet-Vandellós se sustituye por la de Miami-playa en el punto kilométrico 7,500 del T1; la de Montroig se sustituye por la ubicación antes mencionada en T1 y para T3 se localiza en el punto kilométrico 6,500; la de Cambrils se ubicará en el punto kilométrico 20,500 en el T1 y en el punto kilométrico 11,500, en T3; y la de Vila-seca se localizaría en las cercanías de «Port Aventura» en los puntos kilométricos 29,000 en T1 y 28,500 en T3.

El Estudio de Impacto Ambiental describe la situación del medio donde se insertan las alternativas estudiadas atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, geomorfología, hidrogeología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, demografía, actividad económica, sistema territorial y patrimonio histórico-artístico.

De la información del inventario de la situación preoperacional se deducen como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

La zona de estudio, desde el punto de vista climático, corresponde a la España xerofítica de inviernos tibios con lluvias intensas concentradas en cortos períodos, presentándose el fenómeno de «gota fría». No se detectan en el área fenómenos de inestabilidad de laderas significativos, aunque debe prestarse especial atención a los desmontes excavados en los depósitos pleistocenos. Geomorfológicamente destaca la formación de origen cárstico «Cueva de Llop de Mar», situada en el ENP «Les Rojales-Platja del Torn», y los restos de formaciones dunares litorales del cabo de Salou. Hidrogeológicamente el área del Estudio se encuentra sobre el acuífero del «Camp de Tarragona», que actualmente presenta problemas de intrusión marina y elevadas proporciones de elementos contaminantes. La red hidrográfica está integrada por numerosos cursos de agua de carácter torrencial dispuestos transversalmente al corredor estudiado, presentando la tipología característica de las ramblas o configurando barrancos encajados en «U» con densa cubierta arbustiva y arbórea. Los únicos cursos de agua de carácter permanente lo constituyen los ríos Francolí y Riudecanyes al norte y sur de la zona de estudio. La vegetación mejor conservada es la que se encuentra sobre los relieves calizos costeros de la zona sur del área de estudio. Aparecen manchas extensas de pino carrasco que van fragmentándose conforme pasan a ocupar terrenos más antropizados, al avanzar en dirección norte. Las formaciones vegetales asociadas a cauces, en el caso de los barrancos, están integrados por encinas y pinos carrascos, acompañadas ocasionalmente por sauces, fresnos, chopos y algún roble, presentando un variado estrato arbustivo. Hay que destacar la presencia de formaciones rupícolas de acantilados marinos bien conservados en el ENP de los Rojales, entre las que sobresale la asociación «Crithmo»-«Limonietum gibertii» con el endemismo «Limonium gibertii». El Estudio indica que en la zona sur es muy alto el riesgo de incendio. Respecto a la fauna, abordando la inventariación de especies por tipos de hábitat, el Estudio menciona cuatro especies vulnerables (murciélago grande y pequeño de herradura, murciélago ratonero grande, tórtola) y cuatro raras (gaviota argentea y cabecinegra, charrán patinegro y común). El estudio del paisaje por unidades homogéneas identifica los acantilados y la cordillera prelitoral como las áreas de mayor calidad y fragilidad paisajística.

El estudio demográfico pone de manifiesto el predominio de segundas residencias en la zona del litoral con claro incremento de la población en el estío. El peso del sector agrícola (frutales, hortalizas y cultivos de primor en regadío, además de cultivos de secano) en el conjunto económico es importante, aunque existe actualmente un descenso de la población dedicada a la agricultura. En el sector secundario, destaca la industria

petroquímica y la central nuclear de Vandellós. Las actividades extractivas se centran en la explotación de áridos. El sector terciario, mediante el turismo, ha experimentado un fuerte auge en los últimos años. En relación con las infraestructuras lineales presentes, destaca la autopista A-7, la conducción subterránea de agua del Ebro a Tarragona, paralela a aquélla y la línea de alta tensión que también recorre la zona de sur a norte.

En la zona de estudio se encuentra el ENP «Les Rojales-Platja del Torn», incluido en el PEIN de la Generalidad de Cataluña, que destaca por su geomorfología, elevado valor paisajístico y presencia de hábitats de interés comunitario («Crithmo»-«Limonietum gibertii» y «Crucianellion maritimae»), el monte de utilidad pública «Bosc del Comú» (Vandellós-Hospitalet de l'Infant), cuatro cañadas reales (Valencia a Barcelona, Riera de Riudecanyes, Riera de Alforja y Riera de Riudoms), dos veredas y dos coladas.

El Estudio no aporta información en relación con yacimientos arqueológicos.

La valoración de impactos la realiza el Estudio a través de la selección de indicadores de impacto, asignando pesos a los distintos factores ambientales y variables considerados, para obtener el impacto global de cada alternativa. Se caracterizan cualitativamente los impactos en base a algunos de los criterios establecidos en la legislación vigente.

En la valoración global el Estudio califica de severo el impacto respecto a la agricultura y compatible respecto al ruido en el caso de todas las alternativas interiores (A6, A14, A15 y A19), frente a la calificación de moderado, común para ambos factores, en el caso de la alternativa A1. En relación con el impacto sobre el espacio natural protegido, estima que éste es moderado para las alternativas que lo atraviesan en un solo túnel y más alejadas de la costa (A6 y A14) y severo para las restantes (A1, A15 y A19). En relación con el planeamiento urbanístico, el Estudio considera que el impacto es severo en el caso de las alternativas A1 y A15 y moderado en las restantes.

El Estudio concluye la comparación de alternativas eligiendo la A1, aunque resalta el inconveniente de la mayor afección al ENP, minimizada por la no afección a las formaciones vegetales de acantilado al haberse desplazado el eje hacia el interior (respecto al trazado actual), e indica que el impacto producido por cualquiera de las soluciones interiores es similar en magnitud y superior al previsible para la duplicación. No obstante identifica, entre todas las alternativas interiores, la A15 y A19 como más desfavorables, por compartir con A1 el tramo T0.2 que afecta al ENP y afectar en mayor medida a las formaciones vegetales, a hábitats más valiosos para la fauna y al potencial desarrollo urbanístico.

Como medidas correctoras, el Estudio propone el jalonado de la zona de obras en el tramo de la traza que atraviesa el ENP, la realización de las actividades más agresivas fuera de la época de cría de la fauna y en periodo diurno, el control de los posibles vertidos, la localización de canteras y áreas de préstamos en lugares que minimicen el impacto, la recuperación de suelo fértil, la integración paisajística de la obra mediante hidrosiembra y plantaciones arbustivas, junto con el envejecimiento de la roca en las bocas de los túneles (por encontrarse éstas dentro del ENP), la ejecución de medidas antichoque y antielectrocución en tendidos para la protección de la avifauna y la instalación de pantallas acústicas en los siguientes puntos kilométricos: 25,000 a 27,800 para T0, 6,350 a 6,700 para T11, 9,600 a 10,400 para T1.3, 27,800 a 28,400 para T1.4, 3,250 a 3,600 para T2 y 0,750 a 1,550 para T3, con una altura media de tres metros y en ambas márgenes, excepto en el tramo T0 entre el punto kilométrico 25,600 y el punto kilométrico 27,400, que se instalarán sólo en la margen derecha.

El Estudio incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, un documento de síntesis, un apéndice con el resultado de las consultas previas, un reportaje fotográfico y un apéndice sobre previsión de emisión de ruido por el tráfico ferroviario. En este último se realiza la estimación del impacto acústico en base a un modelo predictivo y representando los resultados obtenidos en un mapa de isófonas en el que se cartografían las isófonas correspondientes a 55 y 65 dB (A).

Análisis de contenido:

Los corredores definidos en la memoria-resumen no son los mismos que las alternativas contempladas en el Estudio, ni se define en éste correspondencia alguna con aquéllas, dificultándose así la consideración de las contestaciones a las consultas previas. No se incluye la contestación del Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña en el que se facilita valiosa información sobre yacimientos arqueológicos, ni se consideran éstos en el Estudio.

No se ha incluido el estudio de la alternativa compuesta por los subtramos T0.1 + T1.1 conexión T0.3 continuando con la solución de duplicación (A1) que a priori parece de bajo impacto ambiental, ni se explica por qué no se ha realizado dicho estudio.

El Estudio no incluye el análisis ambiental de las nuevas estaciones (que incluirán nuevos accesos) ni de la línea de alta tensión. Tampoco se ha analizado la aceptación social de las distintas alternativas, a pesar de la relevancia de este tema a la luz de las contestaciones a consultas y el resultado de la información pública.

Las trazas de las alternativas interiores en el Mapa de Cultivos y Aprovechamientos están mal dibujadas; si el cálculo de superficies de cultivo afectadas por las distintas alternativas se ha hecho con base en dicho mapa (cuya fecha de actualización también se desconoce), éstas serán erróneas.

En relación con el estudio de ruido, que figura como apéndice, cabe destacar varias deficiencias: No realización de mediciones «in situ» de niveles actuales de inmisión; no consideración del nivel acústico máximo ($L_{máx}$) que producirá el proyecto en fase de explotación al diseñar las medidas correctoras; no identificación del tipo de viviendas afectadas y su número potencial de habitantes, ni de la clasificación del suelo afectado en las áreas de máximo nivel de inmisión futuro.

El Estudio realiza una valoración de los distintos factores ambientales inventariados, la mayoría de ellos con representación cartográfica; no obstante, aunque la valoración se efectúa por tipos, no llega a identificar elementos relevantes (por ejemplo, si existe un barranco de mayor calidad, etc.). La identificación de impactos es genérica sin explicitar su localización. Se exponen los criterios seguidos para la asignación de valores a los indicadores de impacto y se obtiene una valoración global por alternativa, pero los impactos más importantes quedan camuflados al dificultarse su localización.

El Estudio no proporciona datos suficientes para establecer una clara jerarquización de los dos impactos más relevantes a la hora de decidir entre la alternativa de duplicación (impacto acústico) y las alternativas más interiores (impacto sobre el sector agrícola), a pesar de concluir él con la elección de una alternativa en base a la valoración cuantitativa realizada.

La evaluación de las distintas alternativas realizadas en el Estudio parece indicar que la ejecución de alternativas interiores no implica el desmantelamiento de la vía actual. Este hecho debería haberse explicitado claramente, dado que en caso contrario la evaluación arrojaría unos resultados sensiblemente diferentes.

ANEXO III

Información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Vandellós y l'Hospitalet de l'Infant.
Ayuntamiento de Montroig.
Ayuntamiento de Cambrils.
Ayuntamiento de Vinyols i Els Arcs.
Ayuntamiento de Salou.
Ayuntamiento de Tarragona.
Consejo Comarcal del Baix Camp.
Don Luis Nomen Castellnou (Sindicato Agrario de Payeses).
Don José María Barbeig y Tost (Comisión de afectados por el traslado de la vía de Ferrocarril).
Vecinos de la calle Virgen de Montserrat de Cambrils.
Comerciantes, empresarios y particulares, propietarios de locales y viviendas en Miami-playa.
Doña Ángeles García Maldonado (Asociación Intercomarcal de Consumidores de Cataluña).
Doña María Dolores Plana Solé y 101 firmas de vecinos de Cambrils.
Don José María Tarrío Jiménez y don Torcuato López Burgos (Asociación de Vecinos de Nuevo Cambrils).
Bayer Hispania Industrial (polígono industrial de Tarragona).
«Industrias Químicas Asociadas, Sociedad Anónima» (polígono industrial de Tarragona).
Aguas Industriales de Tarragona (AITASA).
Don José Alberto Cáceres López, «Fomextur, Sociedad Anónima» (explotadora de Playa Montroig & Bungalow Park).
Don Joan Mas Nolla («Els-Pins, Sociedad Anónima»).
Doña Ester Solé Llevat y don Antonio March Hortoneda.
Don Luis Bregal Feliú («Manubran Española, Sociedad Anónima»).
Doña Teresa Roselló Duch (Salou).
Don Ramón Martos Mas (Cambrils).
Doña María Josefa Espinós Vallés (Valls).
Don Joaquín Gassó Ramón (Montroig).
Don Luis Gibert Clavé («Granja Gibert, Sociedad Anónima») (Cambrils).
Don Pedro y don Mateo Carrillo Martos (Cambrils).

Don Flavio di Meo («Sociedad de Construcción Exterior, Sociedad Anónima» (Tarragona).

Vecinos de la zona «La Perellada-Eixample y Pinaret» (Cambrils).

Don Luis Penalba Sedó. Asociación de Apartamentos Turísticos de la Costa Dorada.

Renfe.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

El Ayuntamiento de Vandellós y l'Hospitalet l'Infant en Pleno hace constar que el trazado que tiene aprobado para el presente proyecto es el T0.3, correspondiente a la solución de duplicación; no obstante, manifiesta su conformidad con el trazado T1.1, siempre y cuando los restantes municipios ratifiquen este trazado y se mantenga la estación dentro del término municipal, en la ubicación propuesta por la Corporación. En el informe de los servicios técnicos aprobado por el Pleno se considera más adecuada la alternativa que discurre más alejada de la costa (T0.3) al atravesar el ENP, solicitándose la adecuación del actual trazado a la circulación rodada, para permitir el paso de vehículos de bomberos, y peatonal, enlazando con la actual carretera en la zona del cámping (Cala d'Oques). En el informe se detallan los pasos que consideran necesarios para garantizar la permeabilidad de la línea al tráfico, agua, y distintas conducciones, exponiéndose los distintos usos del suelo según el PGOU, para el caso de adaptarse la solución que integra el tramo T1.1.

El Ayuntamiento de Montroig del Camp acuerda rechazar la alternativa A1 por el efecto barrera que provoca en la estructura urbanística y la alteración de las condiciones de sosiego público, apoyando la realización de las alternativas que discurren próximas a la autopista y, en caso de escogerse la alternativa A-14, ajustar ésta a la autopista evitando la afección al estudio de Joan Miró («La Masía»). Manifiesta su aceptación respecto a la ubicación de la estación de Renfe en el término municipal de Vandellós, siempre y cuando se escoja una alternativa distinta de la duplicación de la vía. Critica el Estudio de Impacto Ambiental por no considerar la alternativa de supresión de la vía actual y no valorar adecuadamente el impacto sobre el sector servicios.

El Ayuntamiento de Cambrils, en acuerdo aprobado en sesión plenaria, solicita la no ejecución de la alternativa A1 salvo que se soterre en el tramo urbano de Cambrils. Si esto último fuera inviable, solicita la alternativa A14. Los motivos en que fundamenta su petición son el efecto barrera, el impacto sonoro y el socioeconómico sobre el sector servicios originados por la alternativa A1, considerando errónea la valoración de estos impactos realizada por el Estudio de Impacto. Destaca la proximidad de la vía a varios centros educativos y una residencia asistida, alegando que ya tienen problemas derivados del ruido del ferrocarril actual; así como el riesgo de inundación de los futuros pasos subterráneos, como ocurre actualmente en el de Vilafortuny.

El Ayuntamiento de Vinyols i els Arcs, en sesión plenaria, acuerda aceptar la alternativa A1 con la condición de que se soterre la vía al paso por el término municipal (365 metros). Caso de no ser esto posible, siempre que exista unanimidad por parte de los municipios afectados, aceptaría la alternativa A14, a pesar de incrementarse considerablemente la superficie afectada por el proyecto (2,2 kilómetros).

El Ayuntamiento de Salou varía su postura expresada en las consultas previas y en acuerdo del Pleno aprueba el trazado que discurre «por debajo de la autopista» (lo que implicaría A-14 y A-15) informando desfavorablemente el corredor de la costa (A1) y los que discurren por encima de la autopista (A6 y A19), con base en un informe del Arquitecto municipal, en el que se reconoce que el trazado de la alternativa A1 corresponde al previsto en el convenio con Renfe de 1988, pero se observan ahora los inconveniente derivados de la modificación de la ubicación de la estación y del cruce con la autovía Reus-Salou.

El Ayuntamiento de Vila-Seca, en Pleno, acuerda solicitar el soterramiento de la vía en la alternativa A1, en cumplimiento del compromiso adquirido con el Sindicato Agrario Unión de Payeses, siendo ésta la solución contemplada en el PGOU; no obstante, en aras de conseguir un consenso intermunicipal, podría dar su conformidad en favor de cualquiera de las otras alternativas siempre y cuando el resto de los Ayuntamientos hayan optado, unánimemente y en Pleno, por una sola de las alternativas propuestas; y si, además, la Generalidad de Cataluña y el Ministerio de Fomento apoyan dicha alternativa y se adoptan las medidas correctoras precisas para armonizar los intereses de los distintos Ayuntamientos.

El Ayuntamiento de Tarragona, a través de su Alcalde, solicita la modificación del trazado del tramo T04 entre los puntos kilométricos 29,880 y 32,000, desplazándolo hacia el noroeste, para no limitar la expansión del complejo petroquímico, así como la reducción de cota de la traza para facilitar pasos superiores y la supresión del enlace en «salto de carnero».

El Consejo Comarcal del Baix Camp en Pleno apoya el desvío de la vía férrea a su paso por los municipios y el rechazo de cualquier solución que no cuente con el visto bueno de los Ayuntamientos del Baix Camp.

El Sindicato Agrario Unión de Payeses de Cataluña, a través del responsable de política territorial del sindicato, don Lluis Nomen Castellnou, expone que la ejecución de cualquiera de las alternativas interiores (A6, A14, A15 y A19) supondrá la destrucción de una extensa superficie de los mejores cultivos del Baix Camp y de Cataluña, por lo que solicita la adopción de la alternativa A1 soterrando la vía.

La Comisión de afectados por el traslado de la vía del ferrocarril sector 1 (Vandellós-Tarragona), a través de don José María Barbeig y Tost y en escrito acompañado de 74 hojas con firmas sin encabezamiento y con copia al Presidente de Renfe, solicita el desdoblamiento (alternativa A1), soterrando el ferrocarril a su paso por Miami-Playa y Cambrils, y se opone a las variantes propuestas, por el grave perjuicio que produciría en las explotaciones agropecuarias con cultivos de primor que existen en la zona.

Vecinos de la Calle Virgen de Montserrat, de Cambrils, indican que a su paso por dicha calle el desdoblamiento de la vía actual está proyectado elevando siete metros la rasante y quedando a un metro de algunas viviendas, además de implicar alguna demolición. Todo ello originará, en determinados casos, una barrera de unos 10 metros. Resaltan las ventajas de las alternativas interiores: Mayor rapidez de ejecución; menor gasto económico; eliminación de problemas para simultanear la construcción del nuevo trazado con la continuidad de la explotación de la vía actual; el, a su juicio, menor impacto ambiental; así como evitar el impacto negativo sobre el turismo, el desarrollo urbanístico descompensado del municipio y el elevado impacto sonoro que produce la alternativa A1.

La Organización Ecologista l'Escuro solicita una variante que circunvale el ENP y, si ello no fuera posible, la solución T0, desaconsejando la alternativa más interior (tramo T1.1) por el posible riesgo de desprendimientos de construcción de un túnel de 1.800 metros. Solicita también la recuperación de una cantera abandonada situada junto a la vía. Resalta los impactos sobre los núcleos urbanos en el caso de la alternativa A1 y el impacto sobre la agricultura en el caso de las alternativas interiores, proponiendo una alternativa de desdoblamiento de la vía actual soterrándolo parcialmente, empleando falsos túneles y haciendo subterránea la vía 500-700 metros en torno a las estaciones, que serían acondicionadas sin necesidad de demolerlas.

Grupo de personas físicas y jurídicas del término municipal de Cambrils, constituido por 1.744 escritos, incluyendo dos de Esquerra Republicana de Catalunya, en los que se manifiesta la oposición a la alternativa A1 por la problemática de ruido y vibraciones, así como el efecto barrera que suponen generará la vía. Solicitan la ejecución de la alternativa A14.

La Asociación de mujeres de Santa Águeda, la Asociación de comerciantes e industriales de Miami-Playa, el Club Petanca Miami, el Club de Fútbol Miami, el Club de Tiro al Plato, la Asociación de Jóvenes Minamar y la Asociación de Padres de Alumnos, todos ellos de Miami-Playa, a través de un escrito conjunto con más de 3.100 firmas, manifiestan disconformidad con el desdoblamiento de la vía como alternativa prioritaria, por las vibraciones y molestias que comportará para el núcleo de Miami-Playa, al igual que por el perjuicio del desarrollo económico que conllevará el «muro» de 2,2 metros de altura de la nueva infraestructura.

Particulares, comerciantes y empresarios de Miami-Playa presentan un total de unos 520 escritos en los que se rechaza la alternativa A1, por considerar que la ejecución de ésta vulnera los derechos reconocidos en la Constitución Española, por el ruido y vibraciones que causará en la zona urbana de Miami-Playa y por su mayor coste. Solicita la ejecución de la alternativa A14.

Doña Ángeles García Maldonado, como Presidenta de la Asociación Intercomarcal de Consumidores de Cataluña, se adhiere al informe del Ayuntamiento de Salou.

Doña María Dolores Plana Solé y 101 firmas de vecinos de Cambrils Nou, al igual que vecinos de «La Parellada-Eixample i Pinaret», solicitan la adopción de una alternativa que discurra al oeste de la autopista A-7 por el término municipal de Cambrils, con el fin de evitar la afección a esta área de expansión de Cambrils, donde actualmente se ubican zonas habitadas, áreas deportivas y escolares, el cementerio y un polígono industrial. En caso contrario apoyan la propuesta de los payeses de adopción de la alternativa A1 soterrada. En su escrito alude al efecto barrera, al impacto sonoro y de vibraciones, al riesgo de descarrilamiento, de accidentes en caso de transporte de mercancías peligrosas, de irradiación energética producida por los cables de alta tensión y de aislamiento en caso de lluvias entre las dos partes de la población separadas por la vía.

La Asociación de Vecinos de Nuevo Cambril, exponen el acuerdo unánime de la Junta Directiva en el mismo sentido que la alegación anterior.

«Bayer Hispania Industrial, Sociedad Anónima», expone los perjuicios que le causará la ejecución del trazado propuesto, por efecto barrera insalvable y ocupación e inutilización de terrenos, solicitando la no ejecución del enlace «en salto de carnero» y la utilización de la vía actual Barcelona-Valencia, desdoblándola en lugar del propuesto ramal a industrias. En su defecto solicita la reducción del radio de curvatura en planta a 1.000 metros para minimizar la afección al polígono químico, tal como estaba previsto en el Plan Especial de Infraestructuras Ferroviarias de la Generalidad de Cataluña de 1995.

«Basf Española, Sociedad Anónima», alude igualmente a dicho Plan Especial y solicita igual disminución del radio y supresión del enlace «en salto de carnero».

«Aguas Industriales de Tarragona, Sociedad Anónima», indica las conducciones afectadas por la nueva infraestructura y resalta la importancia del mantenimiento del suministro ininterrumpidamente, para garantizar la seguridad y el buen funcionamiento del polígono químico.

«Fomextur, Sociedad Anónima», explotadora de un cámping en Montroig, se opone a la alternativa A1 por las repercusiones que tendrá en las empresas del sector servicios.

Doña Ester Solé Llevat y don Antonio March Hortoneda, propietarios de una finca de regadío con olivar situada al norte de la autopista, solicitan la ejecución de la alternativa A1.

Don Luis Borual y Feliú, en representación de «Manubren Española, Sociedad Anónima», indica que la alternativa A1 afecta al Estany Gelat, (punto kilométrico 10,570), antigua pequeña laguna, actualmente muy degradada por las obras del ferrocarril actual y de rectificación de la N-340; habiéndose iniciado gestiones para la recuperación del estanque y el puerto natural contiguo, ahora aterrado. Estima además que esta alternativa tiene un mayor impacto ambiental, considerando los efectos sobre la población humana, paisaje y estructura del territorio. Solicita la elección de una alternativa interior paralela a la autopista A-7 y, en caso de adoptarse finalmente la alternativa A1, que se acometa la recuperación del mencionado espacio natural.

Don Ramón Matas Mas y don Joaquín Gasso Ramón, propietarios de sendas fincas de regadío de cultivos ornamentales, frutales, verduras y viveros, indican la afección a las mismas de la alternativa A14, oponiéndose, el segundo, a las alternativas que discurren al sur de la autopista.

Don Luis Gibert Clarc, propietario de una explotación avícola al sur de la autopista A-7 en término municipal de Cambrils, solicita la adopción de una alternativa que discurra al norte de la autopista, al considerar rechazables y no asumibles las restantes.

Renfe, a través de la Dirección General de Infraestructura, declara preferible la duplicación de la vía actual, aceptando alguna de las alternativas interiores únicamente si no existe otra posibilidad y en aras de acortar el plazo de ejecución. En este último caso manifiesta que sería muy conveniente mantener la línea actual en vía única para el servicio regional y como vía de auxilio para incidencias.

Estima absolutamente imprescindible la conexión a distinto nivel (enlace «en salto de carnero») para garantizar una explotación fiable. En relación con el Estudio de Impacto Ambiental, destaca que, en el análisis del impacto acústico, no se han realizado mediciones de los niveles actuales de emisión y que los valores empleados para el cálculo teórico de estos niveles no corresponden a trenes y vías españolas, siendo además sustancialmente inferior el número de trenes empleados en el cálculo que los reales de 1996, por lo que el impacto acústico una vez realizado el proyecto será sensiblemente superior al previsto en el estudio.

BANCO DE ESPAÑA

14936 *RESOLUCIÓN de 22 de junio de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 22 de junio de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.*

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	152,479	152,785
1 ECU	167,727	168,063
1 marco alemán	84,786	84,956
1 franco francés	25,290	25,340
1 libra esterlina	254,000	254,508
100 liras italianas	8,606	8,624
100 francos belgas y luxemburgueses	411,051	411,873
1 florín holandés	75,221	75,371
1 corona danesa	22,260	22,304
1 libra irlandesa	213,532	213,960
100 escudos portugueses	82,793	82,959
100 dracmas griegas	50,169	50,269
1 dólar canadiense	103,551	103,759
1 franco suizo	101,551	101,755
100 yenes japoneses	110,054	110,274
1 corona sueca	19,139	19,177
1 corona noruega	20,037	20,077
1 marco finlandés	27,896	27,952
1 chelín austríaco	12,051	12,075
1 dólar australiano	92,585	92,771
1 dólar neozelandés	78,146	78,302

Madrid, 22 de junio de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

14937 *CORRECCIÓN de erratas de la Resolución de 19 de junio de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 19 de junio de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.*

Advertidas erratas en la inserción de la Resolución de 19 de junio de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 19 de junio de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 147, de fecha 20 de junio de 1998, página 20447, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la columna comprador, el cambio correspondiente a 1 dólar australiano, debe decir: «94,480» y el cambio correspondiente a 1 dólar neozelandés, debe decir: «80,169».