

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

4266

RESOLUCIÓN de 5 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ramal ferroviario del Llobregat», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 31 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo «Ramal ferroviario del Llobregat», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de diciembre de 1998, dicha Dirección General dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 24 de febrero de 1999, un escrito solicitando la inclusión en el expediente de evaluación de impacto ambiental del ramal ferroviario del Llobregat de la conexión entre la autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat, justificando dicha inclusión en la urgencia de la construcción de este enlace y por situarse en el mismo corredor que el ramal, por lo que podría analizarse de forma conjunta su incidencia ambiental.

Con fecha 15 de marzo de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una addenda a la Memoria-resumen, con el objeto de incorporar al estudio del ramal ferroviario del Llobregat la conexión entre la autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat y aclarar dudas sobre la inclusión en el estudio informativo del trazado de paso por el aeropuerto de Barcelona. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un nuevo periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto, dando traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas con fecha 29 de junio de 1999.

La relación de consultados en referencia a la addenda a la Memoria-resumen y una síntesis de las respuestas recibidas se recoge en el anexo II.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona» de fecha 20 de agosto de 1999 y en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 21 de agosto de 1999.

El anexo III incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo IV.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de mayo de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública. En la documentación remitida se indica que, dadas las modificaciones en el Plan Director del Aeropuerto, no se solicita declaración de impacto ambiental para el tramo Cornellá-Aeropuerto, que se desarrollará en otro estudio informativo.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo V.

Como consecuencia del trámite de información pública, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió un documento de planos con cuatro posibles soluciones al paso del meandro del río Llobregat entre Sant Joan Despí y Sant Boi de Llobregat, incluyendo en el informe de alegaciones la solución D de dicho documento como alternativa propuesta para la aprobación definitiva.

En el expediente de información pública se incluye la definición y análisis ambiental del nudo de Castellbisbal, parte del cual se incluía en los estudios informativos de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona, correspondientes a los subtramos Martorell-Barcelona (posteriormente Castellbisbal-nudo de la Trinidad) y Gelida-Castellbisbal, pero que presenta modificaciones y nuevos ramales.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental del tramo donde se localiza parte del nudo de Castellbisbal, se inició con la remisión por parte de la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario a la antigua Dirección General de Política Ambiental de la Memoria-resumen «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Accesos a Barcelona», con fecha 11 de mayo de 1995.

Se estableció un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto, dando traslado de las respuestas recibidas a las entonces Dirección General de Información y Evaluación Ambiental a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario con fecha 3 de enero de 1996.

Con fecha 13 de noviembre de 1998 se sometió el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona» al trámite de información pública. Este estudio obtuvo declaración de impacto ambiental mediante Resolución de 31 de mayo de 2000, quedando el título definitivo de este sector como «Subtramo: Castellbisbal-nudo de la Trinidad (Barcelona)».

En el anterior estudio informativo (Castellbisbal-nudo de la Trinidad) quedaba sin definir el paso por Martorell, hasta llegar a Castellbisbal, en una zona cruzada también por el actual Nudo de Castellbisbal. Este tramo se desarrolló en el estudio informativo «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Gelida-Castellbisbal», que fue sometido a información pública con fecha 14 de mayo de 2000.

En el anexo VI se resume la información referente al nudo de Castellbisbal, incluyéndose las respuestas recibidas durante la fase de consultas previas, la descripción del proyecto y del análisis ambiental y el resultado de los dos trámites de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ramal ferroviario del Llobregat», incluyéndose en el mismo la «Adecuación hidráulica del río Llobregat», el «Nudo de Castellbisbal» y el «Enlace entre la A-7 y la autovía del Baix Llobregat», y quedando excluido el subtramo del ramal ferroviario «Cornellá-Aeropuerto»:

Declaración de impacto ambiental

Analizada la documentación contenida en el expediente, y completado dicho análisis con visitas a la zona de estudio, se considera que:

La adecuación hidráulica del río Llobregat únicamente podrá ejecutarse si en el proyecto de construcción se modifican las actuaciones previstas y se incluyen otras nuevas que garanticen la conservación de los hábitats existentes y permiten mantener playas arenosas, islas y zonas de inundación y sedimentación, restaurando la vegetación natural y diseñando los taludes de las márgenes con pendientes tendidas. Para ello se deberá cumplir lo establecido en la condición 2 de esta declaración.

Dado que en el estudio informativo se plantean dos actuaciones sucesivas en el cauce del Llobregat, una correspondiente al proyecto «Prolongación de la autovía del Baix Llobregat», que conllevaría la ampliación a 80-100 m del cauce de aguas bajas, y otra posterior, en la que se ampliaría el cauce hasta 110 m, correspondiente a la ejecución del ramal ferroviario, con objeto de minimizar el impacto, ambas actuaciones deberán coordinarse para ejecutarse de una sola vez.

Cualquiera de las dos alternativas propuestas para el enlace de la autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat, cualquiera de las dos propuestas para el subtramo Castellbisbal-Rubí del Ramal Ferroviario, las únicas alternativas propuestas para el subtramo Cornellá-Can Tunis y para el nudo de Castellbisbal, así como la alternativa A1 para el subtramo Rubí-Cornellá pueden ser ejecutadas si en la redacción del proyecto de construcción y en las fases de construcción y explotación se cumplen las especificaciones del estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y las condiciones expuestas a continuación.

En la zona del meandro frente a Sant Joan Despí (puntos kilométricos 182+500-184+500 del ramal ferroviario), el promotor, tras el proceso de información pública, propone una solución distinta a la del estudio informativo (A1). Del análisis de ambas alternativas se llega a las siguientes conclusiones:

La alternativa A1 del estudio informativo presenta la ventaja, desde el punto de vista ambiental, de no precisar el desvío del cauce del río, realizándose la ampliación del cauce sobre el actual. Esta ventaja pierde relevancia, ya que en cualquier caso el cauce actual se verá sustancialmente modificado, con la consiguiente pérdida de naturalidad, al ampliar su anchura a 80 m., para incrementar su capacidad hidráulica, tal como está previsto en el estudio informativo.

La solución propuesta por el promotor tras el proceso de información pública exige el desvío del río, afectando menos a la zona de cultivos de la margen izquierda (más valiosos que los de la margen derecha). Esta menor afección queda matizada por el nudo ferroviario de acceso ferroviario a Barcelona a través de Sant Joan Despí (subtramo Ramal Llobregat-La Torrassa), que producirá la fragmentación y ocupación de estos cultivos. Este ramal no es objeto de la presente declaración y su afección a la zona de cultivos podría limitarse a la fase de ejecución si se realiza en túnel, como parece estar previsto.

A la vista de estas consideraciones, si el promotor, considerando los distintos aspectos que implica cada solución en esta zona, decidiese modificar la alternativa A1 para mejorar los parámetros de trazado, afectar menos a las zonas de cultivos de la margen izquierda o por otros motivos técnicos, ésta se proyectará de forma que se desvíe el cauce en la menor longitud posible (opción C del documento «soluciones estudiadas en la zona del meandro de Sant Boi de Llobregat», febrero de 2000) y se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 2 de esta declaración.

1. *Adecuación ambiental del proyecto del ramal ferroviario*

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

a) Con objeto de disminuir la ocupación de la vaguada, la afección a la vegetación y el impacto sobre el paisaje, en la vaguada del punto kilométrico 170+200 del ramal Lleida-Vallès (ancho UIC) se dispondrá un viaducto de al menos 50 m de luz. La boca del Oeste del túnel del ramal Lleida-Vallès (ancho UIC) se proyectará de forma que la altura de los desmontes en la misma (tras el proceso de restauración e incluyendo la longitud necesaria de falso túnel), no supere los 15 m.

b) Con objeto de disminuir la afección a los terrenos cultivables, la ocupación de suelo y la fragmentación del territorio, el trazado del ramal ferroviario se proyectará de forma que discorra lo más próximo y paralelo posible a las infraestructuras lineales existentes (carreteras y ferrocarriles) teniendo en cuenta los condicionantes técnicos de trazado. Más en concreto, esto se tendrá en cuenta especialmente en los siguientes tramos:

El trazado de la línea de alta velocidad, entre el origen y el punto kilométrico 171+200, se adaptará lo más posible al de la línea ferroviaria existente.

El trazado del ramal ferroviario, en el tramo que discurre por la margen derecha del río Llobregat (puntos kilométricos 176+000-181+400), se adaptará lo más posible al de la Autovía del Baix Llobregat, incluso compartiendo las zonas de dominio público.

Desde el cruce a la margen izquierda del río (punto kilométrico 182+700) hasta el nudo de Bellvitge (punto kilométrico 189+500), el trazado se adaptará lo más posible al del cinturón litoral, teniendo en cuenta lo establecido en relación con el meandro de Sant Joan Despí (puntos kilométricos 182+500-184+500) en esta declaración.

c) Si el promotor, teniendo en cuenta todos los aspectos implicados según lo expuesto en la introducción de esta declaración, decidiese modificar la alternativa A1 propuesta en el estudio informativo, ésta se proyectará de forma que se desvíe el cauce en la menor longitud posible y se cumpla lo establecido en la condición 2 de esta declaración.

2. *Adecuación ambiental del acondicionamiento hidráulico del río Llobregat*

El acondicionamiento hidráulico del río Llobregat deberá cumplir los objetivos de protección hidrológica deseados, pero compatibilizándolos con el mantenimiento de la naturalidad del cauce y la preservación de la vegetación y de la fauna. Para ello, el proyecto de construcción de esta actuación deberá contemplar al menos los siguientes aspectos:

a) El acondicionamiento hidráulico del río Llobregat mantendrá un cauce irregular y sinuoso, evitando trazados geométricos que simplifiquen en exceso la morfología del cauce. La actuación deberá mantener zonas inundables en periodos de avenida que permitan la persistencia de los hábitats asociados a estas situaciones, y evitar que el cauce se convierta en un canal.

b) La actuación garantizará la persistencia de los Aiguamolls de Molins de Rei, no solo en cuanto a su morfología, vegetación y fauna, sino también en su régimen hídrico. Para ello, el acondicionamiento del cauce mantendrá la máxima distancia posible desde la cabecera de los taludes a los Aiguamolls, ampliando el cauce por la margen derecha del río la mayor longitud que sea técnicamente posible, desplazando el oleoducto hacia el oeste (tal como se hace en el estudio informativo aguas abajo de la desembocadura de la riera de Torrelles), así como el colector. La modificación del cauce en este tramo deberá diseñarse teniendo en cuenta la necesaria toma de agua de los Aiguamolls, de forma que se garantice el caudal necesario para el mantenimiento del ecosistema, incluyendo la ampliación de los Aiguamolls exigida en la presente declaración como medida compensatoria.

c) La ampliación del cauce del río Llobregat entre el canal de la margen derecha (punto kilométrico 10+800 del río) y pasado el cruce del ramal ferroviario a la margen izquierda del río (punto kilométrico 13+400) se realizará por ambas márgenes, manteniendo el eje actual del río y la sinuosidad de su trazado actual, siempre que sea técnicamente posible debido a la autovía del Baix Llobregat (especialmente en la zona del cruce del río) o al trazado previsto del ramal ferroviario.

d) El diseño de la actuación garantizará la existencia de remansos, donde la corriente sea débil, de forma que se permita la sedimentación y formación de un lecho limoso apto para la alimentación de aves, en especial limícolas y ardeidas.

e) Los taludes de escollera tendrán pendientes suaves, debiendo aportarse sobre ellos una capa de tierra vegetal, empleando elementos para su retención. Sobre esta capa se procederá a la restauración de la cubierta vegetal. No serán aceptables taludes de escollera desnudos. Para facilitar la formación de suelo y el arraigo de los vegetales se procurará que las escolleras mantengan suficientes huecos, que puedan alojar tierra vegetal y permitir el arraigo de los vegetales.

f) El canal de aguas bajas se diseñará de forma que se mantengan islas a lo largo del cauce, inundables en avenidas ordinarias.

g) El diseño de las plantaciones se adaptará a la vegetación natural del cauce, con unas bandas de vegetación helofítica ligada a la inundación permanente o semipermanente, unas bandas de saucedas en zonas de inundación esporádica, y unas bandas de bosque de ribera, con arbolado y matorral.

h) Los nuevos azudes cuya ampliación está prevista en el acondicionamiento del río Llobregat proyectado, situados aguas arriba de Molins de Rei y de la desembocadura de la riera de Torrelles, así como los ya ejecutados en el acondicionamiento del río o de la riera de Rubí paralelamente a las obras de la autovía del Baix Llobregat, deberán contar con escalas para peces, que permitan la movilidad de estos a lo largo del cauce cualquiera que sea la cota de las aguas en el mismo. Dichas escalas se diseñarán en función de las especies existentes en el río y deberán permitir el ascenso de las más restrictivas, que serán las peor nadadoras.

i) El proyecto contemplará la creación de playas arenosas en las riberas del río aptas para la nidificación de aves, en especial de limícolas. Dichas playas se situarán a una distancia entre sí no superior a un kilómetro.

j) A lo largo de las márgenes del río Llobregat, el proyecto contemplará la creación de taludes arenosos verticales para permitir la nidificación del abejaruco. Dichos taludes podrán implantarse mediante encofrados

a lo largo de 20-30 m, situándolos sobre las escolleras de defensa, con un espesor y una altura de tres metros.

k) Con objeto de garantizar la supervivencia de la fauna ligada al cauce del Llobregat durante la fase de obras, el acondicionamiento hidráulico y la ejecución de las obras del ferrocarril se realizarán conjuntamente en cada tramo, acometiéndose las obras de ambos en fases, de forma que se evite una actuación generalizada y coincidente en el tiempo en todo el cauce y su entorno, lo que imposibilitaría la supervivencia de la fauna. Entre cada tajo o zona de obras se mantendrá un tramo sin actuación, que sirva de refugio a la fauna. No se iniciarán las obras en dichos tramos hasta que hayan concluido en los colindantes.

Asimismo, las actuaciones en el río que son objeto de la presente declaración se coordinarán con las obras de desvío del río Llobregat en la desembocadura, con objeto de minimizar aquellas durante los diez primeros meses de ejecución del proyecto del desvío del río, que corresponden al intervalo de tiempo previsto en este proyecto para ejecutar las nuevas zonas húmedas que se crean como medida compensatoria en dicho proyecto de desvío.

3. *Protección de la fauna y de hábitats singulares*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva línea de ferrocarril y del río Llobregat, y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares. Asimismo, las obras de drenaje y de paso de la vía se adecuarán de forma que sean utilizables como pasos de fauna.

b) Para evitar la afección a la fauna durante su período de cría, la eliminación de la vegetación, tanto en las líneas ferroviarias y carreteras como en el río Llobregat, se realizará entre finales de julio y mediados de marzo. Se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

c) Los tendidos eléctricos de baja y media tensión que pudieran ser necesarios para la realización del proyecto, 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 postes para que los seccionadores y transformadores (si no están en casetas) estén a una distancia mínima de un metro por debajo de la cabecera, separación mínima entre conductores de 1,5 m, sustitución de los aisladores rígidos por suspendidos y eliminación de puentes por encima de las crucetas. En el caso de cables poco visibles se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión de la avifauna. El proyecto de construcción deberá estudiar con detalle la problemática de la catenaria y sus elementos asociados para definir las medidas correctoras apropiadas que eviten la electrocución de las aves.

En relación con la evaluación ambiental de todas las infraestructuras eléctricas (tendidos y subestaciones) necesarias para el abastecimiento de energía a la nueva línea ferroviaria, se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 9/2000, de evaluación de impacto ambiental y a la legislación aplicable de la Generalidad de Cataluña.

d) Con objeto de preservar la vegetación natural y los hábitats singulares, se jalonará durante el replanteo la zona de ocupación estricta del trazado, así como los caminos de obra, limitándose la franja de ocupación a la explanación de la vía y restringiéndose la circulación de personal y maquinaria a la zona acotada. No se permitirá la apertura de caminos de obra entre el río y la nueva infraestructura, ni a ambos lados de ésta en la zona del meandro de Sant Joan Despí.

e) El Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental incluirá un seguimiento de la mortalidad de la avifauna, tanto por colisión y electrocución en tendidos y catenaria como por colisión con los trenes, en función de cuyos resultados se inferirá la revisión de las medidas correctoras realizadas, definiéndose y ejecutándose, en su caso, las medidas complementarias necesarias. Dicho seguimiento se intensificará en las áreas en las que el ferrocarril y el ramal de enlace de la A-7 con la autovía del Baix Llobregat cruzan el río Llobregat y la riera de Rubí.

4. *Protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico*

Para preservar las características de los cauces y de las aguas superficiales y subterráneas durante la construcción de las obras, además de las establecidas en la condición 2 de la presente declaración, se establecerán las siguientes medidas:

a) En los puentes de paso sobre ríos y rieras se evitará la construcción de pilas dentro del cauce, a menos que sea técnicamente imprescindible.

En este caso, el número de pilas será el mínimo posible, con un diseño que no afecte al régimen de circulación de las aguas.

b) En especial, en los puentes del ramal ferroviario sobre el río Llobregat, se dispondrá el menor número posible de pilas dentro del cauce. Los estribos se situarán fuera del cauce. La altura de los estribos sobre el terreno no superará una magnitud de unos 8 m.

c) Los dos puentes sobre la riera de Rubí, correspondientes al eje principal del ramal (dos vías UIC y una de ancho Renfe) y al eje modificado (dos vías de ancho Renfe), se proyectarán de forma que las rasantes de ambos tengan las mismas cotas y la disposición de pilas y estribos sea la misma en las dos estructuras. Se dispondrá el menor número posible de pilas dentro del cauce (en ningún caso más de tres en cada puente); los estribos se situarán fuera del cauce y su altura sobre el terreno no superará los 8 m. Asimismo, la estructura del ramal de conexión de la autovía del Baix Llobregat con la A-7 se proyectará como una única estructura que abarque la autovía del Baix Llobregat, el río Llobregat, la riera de Rubí y los ramales ferroviarios. El estribo norte se construirá lo más alejado posible del cauce de la riera de Rubí y no superando una altura sobre el terreno del orden de los 15 m.

d) Con objeto de garantizar el mantenimiento y recarga de los acuíferos, se reacondicionarán las balsas de recarga de Pallejá para posibilitar su correcto funcionamiento, rediseñándose de forma que se compense la afección parcial que produce la nueva infraestructura. Se ejecutarán las nuevas balsas de recarga previstas en el estudio de impacto ambiental de forma que se garantice su mantenimiento y su correcto funcionamiento.

e) Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de la perforación de los túneles del nudo de Castellbisbal y de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares. La ubicación de estas instalaciones se realizará fuera de áreas de alta permeabilidad, donde vertidos ocasionales pudieran afectar a las aguas subterráneas. Se establecerá un drenaje perimetral para la evacuación de las aguas, que serán recogidas y reconducidas a un sistema de decantación de sólidos. La construcción de fosas sépticas solo se planteará cuando no exista la posibilidad de conectar a un sistema público de saneamiento, debiendo contar con la autorización expresa de la Generalidad de Cataluña, y precisando un estudio sobre el riesgo de contaminación de las aguas subterráneas.

f) Antes del inicio de las obras se inventariarán los pozos operativos y abandonados que se van a ver afectados por las obras y se sellarán con material impermeable.

g) El proyecto de construcción deberá identificar todas las áreas de relleno antrópico que van a verse afectadas por las obras del ramal ferroviario y de la ampliación del cauce, definiendo la composición y peligrosidad de los residuos existentes y estableciendo un plan de actuaciones sobre los mismos que deberá ser aprobado por la Junta de Residuos del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña. De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, se establecerá una red de piezómetros en torno a la zona de obras, con objeto de detectar rápidamente cualquier posible foco de contaminación puntual achacable a dichas obras y aplicar las medidas correctoras necesarias.

h) En los desagües de los colectores que actualmente vierten al río se establecerán plantaciones que puedan hacer las funciones de filtro verde.

i) Los viaductos de cruce sobre el río Llobregat del ramal ferroviario y del enlace de la autovía del Baix Llobregat con la A-7 incluirán un sistema de recogida de aguas de escorrentía con cámaras o balsas de retención y decantación, capaces de retener un vertido tóxico accidental.

j) Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su eliminación, según la legislación vigente.

k) Durante las obras del ferrocarril, se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros dispositivos de función análoga, con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Llobregat y a las rieras atravesadas o próximas a la zona de obras.

l) Con objeto de disminuir los procesos de erosión y favorecer la infiltración, al mismo tiempo, además de la revegetación que se efectuará en el río, se revegetarán los tramos aguas arriba de las rieras tributarias en una longitud equivalente al doble de la longitud afectada por las obras en las rieras y en el río.

m) Con el fin de reducir la energía de las riadas y favorecer la decantación e infiltración, se estudiará la posibilidad de construir caballones permeables en las rieras, aguas arriba de la desembocadura. Análogamente, se estudiará la posibilidad de producir inundaciones controladas en los terrenos agrícolas, de forma que se evite el efecto remonte de las avenidas sobre las rieras laterales, se aumente el tiempo de permanencia del agua en las zonas cultivadas y se produzca la removilización de los elementos finos del lecho.

n) Se analizará la posible afección a los pozos de abastecimiento y, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

o) El Plan de Vigilancia y Seguimiento Ambiental definirá un plan de seguimiento y control de los niveles piezométricos y de calidad de las aguas en el entorno de la zona de obras, estableciendo los umbrales admisibles y las medidas correctoras a ejecutar en el caso de que se superen los citados umbrales. La red de piezómetros deberá estar operativa antes del inicio de las obras.

5. *Protección de suelos y cultivos*

Con objeto de minimizar la afección al suelo de elevada calidad agraria y a los cultivos, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. Se restringirá a la zona acotada la circulación de personal y maquinaria, tal como se especifica en la condición 3.e). Estas restricciones serán de especial aplicación en el área del meandro del río en Sant Joan Despí, Santa Coloma de Cervellò y Sant Boi del Llobregat.

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 cuya altura deberá definirse en el pliego de prescripciones técnicas particulares del proyecto, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto constructivo se definirá un plan de restauración de taludes, fijando prioridades y minimizando el tiempo de acopio.

6. *Protección acústica y atmosférica*

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos, que se intensificarán en el entorno de núcleos habitados y de los Aiguamolls de Molins de Rei, así como durante los periodos más secos. Los materiales susceptibles de emitir polvo o partículas a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

El ruido en el corredor del Llobregat es un problema importante, causado en buena parte por la autopista A-7, la A-2, la autovía del Baix Llobregat y el cinturón litoral, así como por actividades industriales, y que se verá incrementado por el ramal ferroviario y la conexión entre la A-7 y la autovía del Baix Llobregat. El estudio independiente de la influencia del ramal ferroviario puede no permitir una identificación real de los problemas acústicos existentes.

Por ello, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que determine los niveles sonoros continuos equivalentes y los niveles sonoros máximos, tanto en periodo diurno como nocturno, incluyendo el tráfico de mercancías, considerando la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona, principalmente la autopista A-2, la autovía del Baix Llobregat, el enlace entre la autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat, el cinturón litoral, el ramal ferroviario y el nudo de Castellbisbal. El estudio deberá determinar los niveles existentes actualmente y el incremento de los mismos que producirán las nuevas infraestructuras, ferrocarril y enlace de autopistas.

El estudio acústico definirá adecuadamente las medidas de protección acústica adecuadas (pantallas, caballones de tierra, doble acristalamiento, etc.) para que dichos niveles sonoros no sobrepasen los objetivos de calidad expuestos a continuación ni los establecidos en la resolución de 30 de octubre de 1995 del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña. Dichos niveles de inmisión sonora se medirán a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones. En aquellos lugares que el estudio acústico de la situación actual arroje valores superiores a los niveles expuestos a continuación, el objetivo de calidad será el mantenimiento de los niveles actuales.

Zonas residenciales:

Leq (7 h-23 h) menor que 65 dB (A).

Leq (23 h-7 h) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (24 h) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 h-23 h) menor que 55 dB (A).

Leq (23 h-7 h) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas: Leq (24 h) menor que 55 dB (A).

Zonas de sensibilidad faunística alta, en especial en la zona de los Aiguamolls de Molins de Rei: Leq (24 h) menor que 65 dB (A) medidos a 200 m del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 m.

Tampoco deberán superarse en ninguna de las zonas descritas los 85 dB (A) de L_{max}, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los Leq.

Si la influencia conjunta del ramal ferroviario y otras infraestructuras, en general una carretera, diese lugar a un exceso sobre los criterios de calidad de acuerdo con lo anteriormente expuesto, las protecciones acústicas se ubicarán en las zonas donde su efectividad sea mayor, pudiendo ser los márgenes del trazado ferroviario o de las carreteras.

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

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

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial*

Durante la construcción y explotación de la nueva línea de ferrocarril se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la permeabilidad del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Todos los pasos superiores o inferiores situados en zonas urbanas o próximos a ellas, se diseñarán de forma que sea viable el cruce de vehículos y peatones, con las debidas garantías de seguridad.

El territorio presenta problemas de permeabilidad por la presencia de dos carreteras de alta capacidad, por lo que el ramal ferroviario y el acondicionamiento del río no deberán aumentar esta problemática. Todo camino afectado deberá reponerse, mediante un paso o desvío, debiendo contar con pasos específicos por lo menos los caminos repuestos por las citadas carreteras.

El proyecto de construcción contemplará, asimismo, la reposición de las vías pecuarias que pudieran ser interceptadas.

8. *Protección del patrimonio arqueológico*

En coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y las superficies destinadas a acoger vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado o intervenciones arqueológicas para evitar la afección a eventuales hallazgos. Los resultados de estas prospecciones, y las medidas derivadas, se incluirán en el citado proyecto de construcción.

Las citadas prospecciones se intensificarán en las zonas próximas a la villa romana de Can Pedrerol del Baix (Castellbisbal) y al yacimiento romano del Riu Llobregat (Molins de Rei). Asimismo, se prestará especial atención a la no afección indirecta por las obras a elementos del patrimonio cultural que se encuentran algo más distantes de la traza, como son las Masías de El Colomer (El Papiol), Can Coromines (Castellbisbal), Can Cases del Riu (Castellbisbal) y Can Mas (El Papiol). Asimismo, se evitará afectar con las obras del cauce o del ferrocarril al puente sobre el río Llobregat de Molins de Rei construido en 1972.

Durante toda la fase de obras se realizará un seguimiento arqueológico de las mismas. El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con el citado Departamento, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni localizado en las prospecciones.

9. *Ubicación de canteras, vertederos e instalaciones y definición de zonas de exclusión*

Las canteras empleadas para la obtención de materiales deberán estar autorizadas y contar con el preceptivo Plan de Restauración.

Si se precisasen vertederos deberá solicitarse autorización para su empleo al Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

El proyecto de construcción incluirá, en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra y zonas de vertedero, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas excluidas se contarán al menos los espacios naturales de interés, las zonas con vegetación de ribera, la franja entre el ramal ferroviario y el río Llobregat, los cauces y las áreas situadas a menos de 200 m de los cursos de agua, los yacimientos y las zonas de alto potencial arqueológico o con elementos patrimoniales, y en general todas las zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico. Las zonas urbanas y su entorno se excluirán para la ubicación de actividades ruidosas o molestas, pudiendo acoger servicios relacionados con la obra que no supongan afecciones, como los administrativos.

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

En el proyecto de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: vertederos, parques de maquinaria, zonas de instalaciones auxiliares, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, zonas afectadas por los viaductos, bocas de túneles, vertederos, cauces de rieras y del río Llobregat y espacios marginales entre el ramal y el río.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, evitando el empleo de especies exóticas, muy especialmente aquellas de carácter invasor, y teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

En caso de desarrollarse las distintas actuaciones en proyectos independientes, éstos deberán estar coordinados en cuanto a las actuaciones objeto de la presente condición, de forma que se eviten duplicidades o queden zonas sin tratamiento, y que las medidas adoptadas en zonas próximas sean similares y compatibles. Asimismo, se deberán prever las interacciones entre las distintas infraestructuras, de forma que las obras de una de ellas no supongan la destrucción de las medidas correctoras o compensatorias ejecutadas para otra.

11. *Medidas compensatorias*

La acumulación de grandes infraestructuras en la comarca del Bajo Llobregat ha supuesto una degradación progresiva del medio. Por ello, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1131/1988 y con el objeto de paliar en la medida de lo posible las afecciones de estas infraestructuras, y muy especialmente del ramal ferroviario y la autovía del Baix Llobregat, se adoptarán medidas compensatorias conducentes a mejorar la calidad ambiental de la zona. Entre estas medidas se contarán al menos:

a) Las parcelas que, como resultado de la implantación de la nueva infraestructura, queden segregadas, siendo inviable su explotación agrícola, serán expropiadas, procediéndose a la restauración de la cubierta vegetal. En función de su localización, estas parcelas podrán destinarse a la conservación del medio natural, el uso público o a una combinación de ambos aspectos. Estas actuaciones de desarrollarán en coordinación con los municipios afectados y el Consejo Comarcal del Bajo Llobregat. El desarrollo de estas actuaciones se incluirá en el proyecto de restauración ambiental asociado al acondicionamiento hidráulico del río Llobregat.

b) Se eliminarán y restaurarán todos los vertederos que quedaron tras las obras de la autovía del Baix Llobregat entre ésta y el río Llobregat, como por ejemplo el situado junto a la desembocadura de la riera de Roset. Asimismo, caso de no haber sido restauradas, se restaurarán las zonas de extracción en el entorno de las obras que hayan sido responsabilidad de Ministerio de Fomento.

c) Con objeto de compensar la afección a la vegetación de ribera, se repondrán las marras existentes y se complementará la restauración de la vegetación de ribera (realizada con anterioridad como consecuencia de las obras de acondicionamiento del cauce del río) en todo el tramo que discurre paralelamente al ramal ferroviario.

d) Con objeto de compensar la afección que conllevará el encauzamiento a las escasas áreas inundables con vegetación que quedan actualmente en las márgenes del río Llobregat, se redactará y ejecutará un proyecto de ampliación de los Aiguamolls de Molins del Rei, con una superficie mínima de 2,5 Ha, aguas arriba de la zona húmeda actualmente existente. Asimismo, se analizará la posibilidad de crear nuevas zonas húmedas en la margen derecha del río Llobregat en el término municipal de Sant Vicenç dels Horts con una superficie que será función del espacio disponible tras las obras. Ambas actuaciones se analizarán y diseñarán en coordinación con los ayuntamientos afectados y el Consejo Comarcal del Bajo Llobregat.

e) Los Aiguamolls de Molins de Rei soportan unos niveles de ruidos muy elevados, producidos principalmente por la autopista A-2, lo que afecta a su uso público y a la fauna de la zona. Por ello, teniendo en cuenta lo especificado en la condición 2, el diseño de la ampliación de los Aiguamolls de Molins de Rei será tal que permita alcanzar un aislamiento acústico de la zona húmeda mediante caballones de tierra, de forma que el ruido se reduzca hasta niveles adecuados para el recreo y descanso y para una adecuada habitabilidad para la avifauna. El análisis de la situación actual y las medidas de protección acústica de la ampliación y de los actuales Aiguamolls se incluirán en el estudio acústico del proyecto de construcción.

f) Con objeto de compensar la disminución de la recarga del acuífero debida a la impermeabilización de superficies ocupadas por la infraestructura, a la desaparición de superficies regables por quedar parcelas marginales cuya explotación agrícola resulte inviable, así como por la impermeabilización de las rieras laterales, se estudiarán y ejecutarán las medidas contempladas en la condición 4.

12. *Seguimiento y vigilancia ambiental*

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

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

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras: Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección Ambiental de las Obras, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

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

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación con los aspectos o incidencias ambientales.

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

Medidas de protección de la fauna y de hábitats singulares, a que hace referencia la condición 3, en especial en lo referente a limitaciones temporales. En este sentido, la Dirección Ambiental de las obras incluirá un escrito certificando que no se han ejecutado obras no autorizadas en los periodos de tiempo restringidos.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 4.

Cumplimiento de las medidas de protección de suelos y cultivos a los que se refiere la condición 5.

Cumplimiento de las medidas de protección acústica y atmosférica a que se refiere la condición 6.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 8.

Ubicación de las instalaciones auxiliares y vertederos conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

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

Medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección acústica y atmosférica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Actuaciones de protección del patrimonio arqueológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Medidas compensatorias ejecutadas, a que se refiere la condición 11.

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Incidencia del ferrocarril sobre la fauna, en especial en lo referente a atropellos, y sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 3.

Niveles sonoros generados por el ferrocarril y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10.

Efectividad de las medidas compensatorias, a que se refiere la condición 11.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de Construcción, un escrito certificando la incorporación en el mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe resumen, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Caso de modificarse el trazado de la alternativa A1 entre los puntos kilométricos 182+500 y 186+500, proyecto de adecuación hidráulica del río y acondicionamiento ambiental del mismo a que se refieren las condiciones 1 y 2.

Adecuación ambiental del cauce en los meandros especificados en la condición 2 c).

Adecuación ambiental del acondicionamiento hidráulico del río Llobregat, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección de la fauna y hábitats singulares, a que se refiere la condición 3.

Estudios y medidas de protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4. Definición de la red de piezómetros y Plan de seguimiento y control de los niveles piezométricos y de la calidad de las aguas.

Plan de acopios de tierra vegetal y de su redistribución en taludes, a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento arqueológico y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni descubierto en las prospecciones, a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y vertederos, autorización de las zonas de vertedero y planos de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refieren las condiciones 10 y, en parte, la 2.

Proyecto de ampliación de los Aiguamols de Molins de Rei, estudios y proyectos sobre las basas de recarga y otras medidas compensatorias referidas en la condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental de las Obras, a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

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

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del 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, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre.

Madrid, 5 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

La relación de consultados con referencia al estudio objetivo de la presente declaración es:

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| D.G. de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente | — |
| D.G. de Costas. Ministerio de Medio Ambiente | X |
| Delegación del Gobierno | — |
| Autoridad Portuaria de Barcelona | — |
| D.G. de Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña | X |
| Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña | — |
| D.G. Patrimonio Natural y Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalidad de Cataluña | X |
| Junta de Aguas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña | X |
| Generalidad de Cataluña | — |
| Diputación Provincial de Barcelona | — |
| Mancomunidad de Municipios. Área Metropolitana de Barcelona | — |
| Ayuntamiento de Barcelona | — |
| Ayuntamiento de Castellbisbal | — |
| Ayuntamiento de El Papiol | — |
| Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat | X |

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Ayuntamiento de Molins de Rei | X |
| Ayuntamiento de Pallejà | X |
| Ayuntamiento del Prat de Llobregat | X |
| Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló | — |
| Ayuntamiento de Sant Andreu de la Barca | — |
| Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat | X |
| Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat | — |
| Ayuntamiento de Sant Joan Despí | X |
| Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts | — |
| Consejo Comarcal del Bajo Llobregat | — |
| Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Barcelona | — |
| Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. Barcelona | — |
| Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Barcelona | — |
| Instituto de Ecología Urbana | — |
| Asociación para la Defensa de la Naturaleza-ADENA | — |
| Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental-CODA | — |
| Sociedad Española de Ornitología-SEO | X |
| Sociedad de Conservación de Vertebrados-SCV | — |
| Sociedad Catalana de Ordenación Territorial | X |
| Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural-DEPANA | X |
| Fundación Ecomediterránea | — |
| Alternativa Verde-MEC | — |
| Grup de Natura del Club Muntanven | — |
| Fundación «Carles Pi i Sinver» de Estudis Autònomic | — |
| Fundación CIDOB | — |
| Fundación «Roca Gales» | — |
| CISEN | — |

La Dirección General de Costas indica que el ámbito de actuación no incluye parte alguna del dominio público marítimo-terrestre, ni de las zonas de protección e influencia.

La Dirección General del Medio Natural del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña señala que el corredor previsto no afecta directamente a espacios protegidos, aunque se acerca bastante a las Reservas Naturales del Delta del Llobregat. Señala la presencia de diez montes de utilidad pública, en las Riberas del Llobregat, que se podrán ver afectados, según el trazado final del ramal, indicando que, en caso de afectarse, se deberá solicitar autorización a la Delegación Territorial de este Departamento, y concretar indemnizaciones y actuaciones compensatorias. Para la selección del trazado plantea aproximar lo máximo posible la vía a infraestructuras ya existentes, dar prioridad a las opciones por la margen izquierda del río para evitar la afección al área agrícola del Delta del Llobregat y evitar la afección a los restos de vegetación de ribera del Llobregat. Destaca que la degradación del territorio aumenta el valor de los fragmentos naturales que se conservan. Señala la necesidad de minimizar la afección a superficies cultivadas, mantener la continuidad de caminos agrícolas, incluir una reorganización parcelaria de las fincas afectadas, evitar afecciones a acuíferos, prever un correcto drenaje de las obras, evitar el vertido de contaminantes y la emisión de polvo y situar los préstamos, vertederos e instalaciones fuera de explotaciones agrícolas. Indica la necesidad de garantizar la continuidad de las vías pecuarias. Señala que se debe prestar especial atención a las afecciones a la vegetación de ribera del Llobregat, así como a los proyectos de revegetación en curso. Indica que los pasos de fauna se deben coordinar con los existentes en otras infraestructuras. Plantea que deben realizarse plantaciones con árboles de ribera autóctonos y colocar pantallas antirruido. Señala que el estudio de impacto ambiental debe analizar el impacto acumulado de las infraestructuras propuestas en la zona.

La Dirección General del Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña señala que el estudio de impacto ambiental deberá incluir descripción y cartografía de la vegetación, descripción de la fauna actual y potencial, de los corredores existentes a consecuencia de la construcción de la autovía del Baix Llobregat, analizar la calificación urbanística e incluir un estudio acústico e hidrológico. Respecto a los posibles impactos se destaca la escasez de tierras para terraplenes, que precisará la obtención de préstamos, los posibles efectos sobre los acuíferos, el efecto barrera del trazado y los impactos sobre la vegetación y la fauna, en especial por la proximidad a una reserva natural y ZEPA y por la afección a zonas de nidificación de chorlito patinegro. Entre las medidas correctoras señala que se debe prever el origen de préstamos y destino de sobrantes, asegurar la permeabilidad territorial, compatibilizar la integración de la obra con otras en curso,

evitar la contaminación de acuíferos, compensar la destrucción de vegetación, evitar la afección a zonas húmedas, evitar trabajos en la época de nidificación en las proximidades de la ZEPA y proponer medidas para corregir el impacto sobre el chorlito patinegro.

La Junta de Aguas de la Generalidad de Cataluña remite dos informes. En el primero señala, como puntos críticos en el paso del ramal junto al río Llobregat, el paso bajo el puente de Molins del Rei, el tramo en que discurre por la margen derecha del río y el tramo desde la C-246 al puente de Mercabarna. En dichas zonas se debe prever el correcto desagüe de los caudales de avenida. Asimismo señala la necesidad de considerar el drenaje de las aguas superficiales, la compatibilidad del ramal con la reserva de terrenos de la margen izquierda del río, la presencia del nivel freático muy próximo a la superficie y la existencia de pozos a lo largo de la traza. En el segundo informe, complementario del anterior, relaciona los torrentes y rieras existentes que deberán estudiarse en ambas márgenes del Llobregat.

El Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat señala que en la evaluación de impacto ambiental del ramal debe considerarse como elemento positivo la eliminación del túnel de Gornal, que permitiría el soterramiento de la línea de la costa a su paso por L'Hospitalet, debiendo incluirse en el proyecto el desmantelamiento de las vías y la eliminación de este túnel. Señala que debe explicitarse que el ramal utiliza exclusivamente la reserva de suelo ferroviario y debe procurarse el cubrimiento del ramal para no afectar los suelos calificados de parques y jardines urbanos. Indica que la construcción del ramal no debe aumentar el riesgo de inundaciones locales y que se tendrá en cuenta la construcción y funcionalidad de colectores.

El Ayuntamiento de Molins del Rei señala que el ramal provocará el aumento del riesgo de inundación de la margen izquierda del río Llobregat en Molins del Rei, por la barrera que supone la nueva plataforma en la margen derecha, siendo el punto más problemático aguas arriba del puente de la carretera N-340. Indica que entre los espacios naturales de interés, se debe incluir la zona del Aiguamolls de Molins del Rei por su interés social, pedagógico y ecológico. Destaca el alto valor potencial del paisaje y el interés cultural y social del río Llobregat a su paso por el municipio.

El Ayuntamiento de Pallejà considera que el grado de definición de la Memoria-resumen no permite valorar el carácter de la actuación.

El Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat propone buscar una solución constructiva que permita compatibilizar el trazado con el futuro proyecto de parque fluvial, y mantenga la permeabilidad, apuntando como solución que el paso por el municipio, unos 350 metros, se realice elevado, mediante un puente.

El Ayuntamiento de Sant Joan Despí indica que el estudio deberá incorporar planos con los caminos rurales y la red de canales de riego, manteniendo la accesibilidad a las parcelas agrícolas afectadas o divididas y estudiando el efecto barrera sobre la red de canales, que sirven, además de para riego, para desagüe de aguas pluviales. Señala la posible afección al abejaruco, que nidifica en las riberas, y la necesidad de realizar un estudio de impacto acústico definiendo las protecciones necesarias.

La Sociedad Española de Ornitología señala que el proyecto afecta al área de importancia internacional para las aves «Delta del Llobregat» y puede afectar por su proximidad a la zona de especial protección para las aves «Ricarda-Ca l'Arana». Destaca la importancia ornitológica del Delta del Llobregat, con numerosas especies protegidas. Destaca que la falta de planificación conjunta de las infraestructuras previstas en la zona puede fragmentar y destruir el Delta del Llobregat. Considera que se menosprecia el estado de conservación del Delta del Llobregat. Plantea la necesidad de estudiar la afección a la fauna, flora y ecosistemas, y de realizar una evaluación conjunta de los proyectos previstos en la zona.

La Sociedad Catalana de Ordenación del Territorio considera que se deben priorizar las infraestructuras de transporte con menor impacto ambiental, como el ferrocarril. Señala que se deben coordinar las actuaciones en la zona y minimizar la ocupación de suelo y su fragmentación. Indica que el proyecto debe ser cuidadoso respecto a las actividades extractivas, riesgos de contaminación y drenajes. Señala que se deben incluir medidas correctoras y medidas de control y actuación para corregir problemas que puedan aparecer en el futuro.

DEPANA destaca los impactos de la autovía del Baix Llobregat, señalando que el nuevo ramal podría incrementarlos. Propone que el trazado discurra por la margen izquierda, evitando cruzar la margen derecha, hasta el puente de RENFE del Prat. Indica que debe quedar totalmente desestimada la posibilidad de aprovechar el lecho actual del río Llobregat, una vez desviado el cauce. Considera que no deben realizarse recorridos soterrados en el Delta, por las afecciones a las aguas subterráneas.

ANEXO II

Consultas previas sobre la Adenda a la Memoria-Resumen

En la Adenda a la Memoria-Resumen se incluía la conexión entre la autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat, así como la conexión con el aeropuerto del Prat. Posteriormente se ha excluido de la presente Declaración el tramo entre Cornellá y el aeropuerto, por lo que en el presente anejo se omiten las referencias al ramal de acceso al aeropuerto. La relación de consultados es:

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| D.G. de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente | — |
| Delegación del Gobierno | — |
| D.G. de Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña | X |
| Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña | — |
| D.G. Patrimonio Natural y Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente. Generalidad de Cataluña | X |
| Junta de Aguas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña | X |
| Generalidad de Cataluña | — |
| Diputación Provincial de Barcelona | — |
| Mancomunidad de Municipios. Área Metropolitana de Barcelona | — |
| Ayuntamiento de Barcelona | — |
| Ayuntamiento de Castellbisbal | — |
| Ayuntamiento de El Papiol | — |
| Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat | X |
| Ayuntamiento de Molins de Rei | — |
| Ayuntamiento de Pallejà | X |
| Ayuntamiento del Prat de Llobregat | X |
| Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló | — |
| Ayuntamiento de Sant Andreu de la Barca | — |
| Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat | X |
| Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat | — |
| Ayuntamiento de Sant Joan Despí | X |
| Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts | — |
| Consejo Comarcal del Bajo Llobregat | X |
| Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Barcelona | — |
| Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. Barcelona | — |
| Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Barcelona ... | — |
| Instituto de Ecología Urbana | — |
| Asociación para la Defensa de la Naturaleza-ADENA | — |
| Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental-CODA | — |
| Sociedad Española de Ornitología-SEO | — |
| Sociedad de Conservación de Vertebrados-SCV | — |
| Sociedad Catalana de Ordenación Territorial | — |
| Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural-DEPANA | — |
| Fundación Ecomediterrànea | — |
| Alternativa Verde-MEC | — |
| Grup de Natura del Club Muntanven | — |
| Fundación «Carles Pi i Sinver» de Estudis Autònomicos | — |
| Fundación CIDOB | — |
| Fundación «Roca Gales» | — |
| CISEN | — |

La Dirección General del Medio Natural del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña señala que al coincidir el ámbito territorial del enlace entre la A-7 y la Autovía del Baix Llobregat con el del ramal ferroviario, los criterios a seguir en la redacción del estudio de impacto ambiental deben ser los expuestos en su informe a las anteriores consultas. Indica que se deben coordinar las medidas correctoras de las distintas infraestructuras de la zona. Señala que el enlace entre la A-7 y la Autovía del Baix Llobregat afectará a las riberas del Llobregat, incluidas en el catálogo de Montes de Utilidad Pública.

La Dirección General del Patrimonio Natural y del Medio Físico del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña se remite a la contestación dada en la anterior fase de consultas.

La Junta de Aguas de la Generalidad de Cataluña señala que se debe analizar la afección del enlace entre la A-7 y la Autovía del Baix Llobregat sobre la riera de Rubí, el río Llobregat y cualquier cauce público o canal.

El Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat reitera, de acuerdo con su anterior contestación a las consultas previas, la necesidad de eliminar el tramo del túnel de Gornal y de indicar expresamente que quedará fuera de servicio.

El Ayuntamiento de Pallejà señala que la falta de definición de la documentación no permite valorar el carácter de la implantación.

Los Ayuntamientos del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat y Sant Joan Despí se refieren en sus contestaciones a la conexión con el aeropuerto, excluida posteriormente de la presente Declaración.

El Consejo Comarcal del Bajo Llobregat señala que el trazado del ramal ferroviario debe resolver la permeabilidad territorial, respetando la estructura funcional de movilidad existente. Señala que las expropiaciones deben adaptarse a la parcelación resultante, debiendo indemnizarse por parcelas que puedan quedar sin uso. Indica que el respeto por las aguas subterráneas y la red hídrica ha de ser total. Destaca el impacto sonoro del ferrocarril.

ANEXO III

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo «Ramal Ferroviario del Llobregat» tiene por objeto analizar las distintas alternativas de trazado para definir el acceso de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa a través del corredor del Llobregat, entre Castellbisbal y Cornellá (al quedar excluido de la presente Declaración el subtramo de Cornellá al Aeropuerto de El Prat), crear un nuevo acceso de ancho convencional entre El Papiol y Can Tunis, liberando las líneas actuales para el transporte de viajeros y mejorar los accesos al Puerto de Barcelona. Junto a estas actuaciones principales, se incluyen la ejecución de un enlace viario entre la Autopista A-7 y la autovía del Baix Llobregat, así como el acondicionamiento hidráulico de algunos tramos del río Llobregat. Para la mejor comprensión del estudio, el Ramal Ferroviario se ha dividido en subtramos. El subtramo Cornellá-Aeropuerto queda excluido de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Ramal Ferroviario del Llobregat. Subtramo Castellbisbal-Rubí

El subtramo se extiende desde el origen del Estudio, al Oeste de Castellbisbal, el Este de Martorell y al Norte del Polígono Industrial de Congost, hasta El Papiol, conectando el corredor del Llobregat con el corredor del Vallès. Presenta vías de ancho internacional (U.I.C.) y ancho convencional de RENFE. Se plantean dos alternativas de trazado.

Alternativa A. Desde su origen, señalado como PK 168+900, el trazado de ancho U.I.C., con dos vías, discurre en túnel, aflorando 180 metros después de su inicio, ya con dirección Sur y paralelo al río Llobregat. Cruza sobre el torrente de Pégueres y la carretera BV-1501. En el PK 170+725 se afecta al corredor actual de las vías de ancho RENFE, que deben remodelarse hasta el paso sobre la riera de Rubí, siendo esta afección necesaria por las limitaciones de espacio debidas a la presencia de fábricas y de la Autopista A-7. El trazado discurre en el pasillo entre la A-7, las vías de RENFE y algunas naves industriales. En el PK 171+150 se incorpora una línea de ancho U.I.C. procedente del Vallès, existiendo un pequeño tramo con tres vías. En el PK 173+850 se cruza en estructura la riera de Rubí, finalizando poco después el subtramo sobre unas tierras de labor en el margen izquierda del río Llobregat. Las vías de ancho RENFE en este subtramo deben desviarse para permitir el paso de las anteriores, llegando la reestructuración hasta la estación de Castellbisbal. Estas vías discurren junto a las de ancho U.I.C.. Cruzan la riera de Rubí mediante una nueva estructura, por presentar el actual puente de este trazado problemas estructurales. Tras este cruce, dos vías se dirigen, con una curva al Este a conectar con la línea actual de RENFE al Sur de El Papiol mientras otra continúa anexa al trazado del AVE, uniéndosele otra vía más procedente de una ramal, quedando un paquete de cuatro vías, dos de ancho U.I.C. y dos de ancho ibérico. El subtramo contempla en total once estructuras.

Alternativa B. Presenta un trazado similar a la alternativa A, variando únicamente en la solución de paso entre el cruce de la Autopista A-7 y poco antes del cruce de la riera de Rubí, en un estrecho pasillo donde deben implantarse las vías de ancho U.I.C. y reestructurar las vías existentes de ancho RENFE.

En la comparación de alternativas se indica que ambientalmente ambas alternativas son similares. Funcionalmente es bastante más adecuada la alternativa A, territorialmente es algo más favorable la A y económicamente es más cara la alternativa B. El Estudio concluye seleccionando la alternativa A, principalmente por los aspectos funcionales.

Ramal Ferroviario del Llobregat. Subtramo Rubí-Cornellá

El subtramo se extiende desde el punto de finalización del anterior, en El Papiol, hasta el Enlace de Cornellá en la A-2. Constará de un doble trazado de ancho U.I.C. para viajeros y mercancías y de ancho ibérico para uso exclusivo de mercancías, ambos con dos vías. Discurre en todo su trazado paralelo al río Llobregat. Se han planteado tres alternativas.

Alternativa A-1. Discurre en la mayor parte de su trazado por la margen derecha del río Llobregat, contigua y en paralelo a la reciente Autovía del Baix Llobregat. El trazado discurre en terraplén, cruzando el río Llobregat mediante un viaducto para pegarse a la Autovía del Baix Llobregat. Discurre paralelo y pegado a esta infraestructura, del lado de la margen del río, discurren en terraplén y cruzando bajo el puente de Molins de Rei y sobre varias rieras. Cruza mediante un nuevo viaducto el río Llobregat, pasando la margen izquierda, y pegándose al Cinturón Litoral entre el Enlace de la A-7 y el Enlace de Cornellá, donde finaliza el subtramo. Tras el segundo cruce del Llobregat el trazado de ancho U.I.C. se desdobra con dos nuevas vías, que dan lugar a dos ramales, uno al aeropuerto, excluido de la presente Declaración, y otro al puerto.

Alternativa A-2. Es similar a la anterior, difiriendo solo en 3.500 metros, en el paso del meandro del río Llobregat entre Sant Joan Despí y Sant Boi de Llobregat, que en esta alternativa tiene lugar por la margen derecha del río.

Alternativa B. Discurre en todo momento por el margen izquierdo del río Llobregat, sin cruzarlo en ninguna ocasión. El trazado es paralelo a la Autopista A-2, coincidiendo con las anteriores alternativas poco antes de llegar al Nudo de Cornellá.

En la comparación de las alternativas se señala, desde un punto de vista ambiental, que las alternativas A1 y A2 son negativas por cruzar dos veces el río Llobregat, siendo más desfavorable la A2 por la afección a la zona agraria entre Santa Coloma de Cervelló y Sant Joan Despí, ocupando terrenos del futuro Parque Agrícola. La alternativa B, pese a no cruzar el río, afecta a los Aiguamolls de Molins de Rei, espacio natural de gran valor. Por ello, concluye que ambientalmente la alternativa mejor es la A1.

Por lo que se refiere a otros aspectos, cabe decir que funcionalmente las alternativas son similares, algo mejor la A2; territorialmente la alternativa A1 es la que mejor se integra y económicamente no existen diferencias significativas entre las distintas alternativas. El Estudio concluye seleccionando la alternativa A1, en especial por sus menores afecciones ambientales.

Ramal Ferroviario del Llobregat. Subtramo Cornellá-Can Tunis

El subtramo presenta una sola alternativa, al ser la única que puede considerarse viable desde el punto de vista funcional y territorial.

El trazado discurre inicialmente por la margen izquierda del río Llobregat, en una estrecha banda entre éste y la Ronda Litoral, con dos vías septentrionales de ancho ibérico y dos meridionales de ancho U.I.C.. Ambos ejes cruzan mediante una estructura el Enlace de Cornellá. Tras esta estructura se une un ramal de mercancías existente, con destino al puerto, perdiéndose una vía de ancho U.I.C. al fusionarse las dos existentes.

Poco antes del Nudo de Bellvitge, los trazados entran en falso túnel, excepto el ramal de mercancías al puerto que sigue su trazado actual. En este punto se dividen los trazados. Dos vías de ancho ibérico se dirigen hacia Can Tunis, aún en falso túnel, aflorando al llegar a los desvíos del haz de recepción de trenes. Otra vía de ancho ibérico y la vía de ancho U.I.C. se dirigen, también en falso túnel, hacia el puerto, finalizando el subtramo de nuevo junto al río Llobregat. Un último ramal conecta de forma directa Can Tunis con el puerto.

Enlace entre la Autopista A-7 y la Autovía del Baix Llobregat

Existen dos alternativas para este enlace viario, ambas con un único giro de sentido, proveniente del Vallès y con destino a Martorell, al ser los movimientos Barcelona-Vallès y Vallès-Barcelona posibles a través de la A-2, libre de peaje en este tramo, minimizándose así la construcción de viaductos sobre el Llobregat.

Alternativa A. Parte de la Autovía del Baix Llobregat, con dos ramales que la flanquean. Ambos ramales cruzan esta autovía y la N-II mediante estructuras, uniéndose para cruzar ya con una estructura común el río Llobregat y el Ramal Ferroviario. Tras esta estructura, pasa a discurrir paralela a la riera de Rubí, existiendo una rotonda que enlaza con la carretera comarcal C-1413. Desde este punto se adecuan varios ramales de la A-7 para adaptar funcionalmente el enlace.

Alternativa B. Es idéntica a la anterior, pero se elimina la rotonda de conexión con la C-1413, sustituyéndola por un paso superior.

En la comparación de las alternativas se indica que ambientalmente y territorialmente no existen diferencias significativas, mientras que económicamente tiene un coste ligeramente menor la B. La principal diferencia es funcional, al conectar la alternativa A con la carretera local C-1413. El estudio concluye seleccionando la alternativa A, por la ventaja desde el punto de vista social de conectar con la carretera C-1413.

Acondicionamiento hidráulico del río Llobregat

El Estudio Informativo incluye el acondicionamiento hidráulico del río Llobregat entre el Azud de Molins y el puente de la C-245, para mejorar la sección hidráulica del río, pudiendo encauzar los caudales de avenida.

Las actuaciones previstas son la ampliación del cauce de 50 a 110 metros desde el Azud de Molins a la presa de la margen derecha, manteniendo el eje actual y colocando un talud de sección 2H : 1V protegido con escollera en la margen izquierda, y la canalización entre la presa de la margen derecha y el puente de la C-245, con una anchura de 80 metros, excepto un tramo de 100 metros, y con pendiente longitudinal en torno a 0,011.

Además de estas actuaciones se incluyen plantaciones para restaurar el bosque de ribera y el funcionamiento del ecosistema ripario.

ANEXO IV

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El estudio describe las características del medio en el que se encuadran las infraestructuras planteadas, atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad atmosférica, situación fónica, orografía y pendientes, geología y geotecnia, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, socioeconomía, usos del suelo, patrimonio histórico-artístico y planeamiento urbanístico.

Entre los recursos del medio descritos destaca especialmente: el río Llobregat como elemento principal de la red hidrográfica en la zona, siendo un corredor importante para el desplazamiento de las aves; la presencia de los acuíferos de la Cubeta de Sant Andreu, Valle Bajo y Delta del Llobregat, utilizados para el suministro de agua a poblaciones del entorno; la alta degradación de la vegetación del entorno, destacando pequeñas manchas arboladas de encinar y pinar, así como pequeños retazos de bosque de galería en el río Llobregat; los humedales de Molins de Rei por su alto valor ecológico; la posible existencia de águila perdicera y de búho real y la presencia de azor, gavián y jabalí en las zonas arboladas; y los espacios naturales protegidos del Delta del Llobregat, Zona de Especial Protección para las Aves que incluye dos Reservas Naturales y una zona de protección básica, el Parque Metropolitano de la Sierra de Collserola y el Parque del Massif del Garraf, todos ellos no afectados por las actuaciones que conlleva el proyecto.

Para cada uno de los factores analizados y de las alternativas propuestas realiza una identificación de impactos y una valoración cualitativa de los mismos, tanto para la fase de construcción como para la de explotación.

El único impacto calificado como severo se identifica sobre el paisaje en el caso de la alternativa B en el subtramo Rubí-Cornellá, por afectar a los Aiguamolls de Molins de Rei y por su proximidad a la unidad de paisaje configurada en torno al río Llobregat.

Los impactos calificados como moderados son: los producidos por el ferrocarril sobre la geología y geotecnia en el subtramo Rubí-Cornellá y en el subtramo Cornellá-Can Tunis, así como por el enlace de la A-7 con la autovía del Baix Llobregat en la alternativa A; los identificados sobre la hidrología superficial, la vegetación y los espacios naturales en la alternativa B del subtramo Rubí-Cornellá del ferrocarril, al afectar a los Aiguamolls de Molins; y los originados por el acondicionamiento hidráulico del río Llobregat sobre la morfología de su cauce; el producido sobre la fauna por el ferrocarril en las alternativas A2 y B del subtramo Rubí-Cornellá; el identificado sobre el paisaje agrícola y sus usos, atravesado en el subtramo Rubí-Cornellá por la alternativa A2 del ferrocarril; los identificados sobre el patrimonio histórico-artístico en el subtramo Rubí-Cornellá del ferrocarril en la alternativa B, al ser posible afectar al Pont del Riu Llobregat; y los originados sobre el planeamiento urbanístico en todas las alternativas del ferrocarril en los subtramos Castellbisbal-Rubí y Rubí-Cornellá.

El resto de los impactos identificados se valoran como compatibles.

Para cada factor del medio concluye con un resumen de la afección global de cada alternativa, refiriendo su jerarquización al análisis multicriterio del Estudio Informativo.

En el plan de medidas correctoras se incluyen las siguientes actuaciones: riegos para el control de la emisión de polvo y partículas, apantallamientos para protección acústica, cunetas de guarda y drenes para protección del sistema geomorfológico, medidas de protección del sistema hidrológico, control de la ubicación de actividades e instalaciones auxiliares, medidas de aseguramiento del nivel de recarga y calidad de acuíferos, jalonamientos de protección de hábitats, revegetación de las zonas afectadas, medidas de protección faunística, medidas compensatorias a la afección del humedal de Molins, medidas de corrección de alteraciones socioeconómicas y protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico.

Refiere la localización definitiva de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares a los futuros proyectos de trazado y construcción, estableciendo una serie de zonas de exclusión para la ubicación de estas actividades: las áreas permeables, la zona fluvial, los elementos patrimoniales y las zonas de vegetación autóctona o de ribera.

Adjunta un plano de localización de las principales explotaciones para la obtención de materiales.

El Programa de Vigilancia Ambiental incluye una serie de actuaciones de control y seguimiento sobre los distintos factores del medio.

ANEXO V

Resumen de la Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental

La relación de alegantes y organismos consultados que han remitido escritos es la siguiente:

Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.

Junta de Aguas. Generalidad de Cataluña.

Entidad de Medio Ambiente. Área Metropolitana de Barcelona.

Consejo Comarcal del Bajo Llobregat.

Diputación de Barcelona.

Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat.

Ayuntamiento de Sant Joan Despí.

Ayuntamiento de Pallejà.

Ayuntamiento de El Prat de Llobregat.

Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat.

Ayuntamiento de Molins de Rei.

Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló.

Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts.

Ayuntamiento de Castellbisbal.

Ayuntamiento de El Papiol.

Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.

Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña.

RENFE.

Puerto de Barcelona.

Parque Agrario del Bajo Llobregat.

26 alegaciones de asociaciones, plataformas y partidos políticos.

25 alegaciones de particulares.

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña propone un ajuste de trazado entre el PK 181 y 186 para aumentar el radio de curva y mejorar el enlace de la autovía del Baix Llobregat y la A-7. En un segundo escrito propone una modificación de varios ramales para evitar la afección a una balsa de laminación.

La Junta de Aguas de la Generalidad de Cataluña emite informe favorable sobre el estudio informativo con varios condicionantes: reestudiar hidrológicamente las cuencas de los torrentes y las rieras del río Llobregat; instalar balsas de recarga; asegurar el desagüe de las cuencas interceptadas; realizar escalas para peces en los azudes; reponer servicios afectados; colocar el mínimo número de pilas en cauces, teniendo éstas geometría hidrodinámica; así como adoptar una sección mínima en las obras de paso de 1,8 metros, principalmente.

La Entidad de Medio Ambiente del Área Metropolitana de Barcelona remite dos escritos. En el primero adjunta informes sobre la afección a las infraestructuras de saneamiento y drenaje de la zona. En el segundo escrito señala actuaciones a realizar en el río Llobregat y las rieras, y señala las modificaciones a realizar en un proyecto de colector y balsa de laminación, que podría tener interferencias con el Ramal.

El Consejo Comarcal del Bajo Llobregat indica que el trazado debe prestar la máxima atención al territorio y contrarrestar los efectos negativos con medidas correctoras y compensatorias. Destaca la necesidad de resolver la permeabilidad territorial y de no incrementar los espacios resi-

duales con las expropiaciones. Señala la importancia de los acuíferos, canales de desagüe y zonas húmedas. Destaca el impacto acústico, indicando que los dispositivos protectores de ruido deben actuar simultáneamente sobre los impactos ya existentes. Indica que el cauce del Llobregat debe recuperar unas aceptables condiciones ambientales.

La Diputación de Barcelona señala la afección a la carretera BV-1501 de este organismo, informando desfavorablemente sobre la solución adoptada, consistente en su desvío en 800 metros.

El Ayuntamiento de Cornellà de Llobregat solicita que, en el expediente que se apruebe, se incluya indicación expresa del mantenimiento de la actual pasarela de acceso al río; mantenimiento de la permeabilidad; creación de un nuevo acceso a la altura de los futuros equipamientos; inclusión en el proyecto de recuperación del bosque de ribera y del camino de la mota en todo el área que queda dentro del término municipal.

El Ayuntamiento de Sant Joan Despí plantea que la solución escogida es desfavorable al municipio por la pérdida de cultivos y el impacto acústico, considerando la solución A2 por la margen derecha del Llobregat más correcta desde el punto de vista medioambiental y social. Propone un trazado, siguiendo la solución A2 pero más próxima al Llobregat, que pretende minimizar las afecciones ambientales y acústicas.

El Ayuntamiento de Pallejà plantea, para mejorar el trazado de la alternativa A, crear una barrera de protección acústica a lo largo del trazado, crear una pantalla vegetal entre la autovía del Baix Llobregat y la zona residencial, mantener las conexiones de la zona urbana y el río, conectar Pallejà con Molins de Rei, drenaje y canalización de las rieras, restauración de espacios degradados por el ferrocarril y la autovía del Baix Llobregat y cerramiento del trazado. En un segundo escrito se opone a la construcción de los ramales ferroviarios del Llobregat en su municipio.

El Ayuntamiento del Prat de Llobregat considera que el trazado paralelo al río no tiene ningún problema, pero si los tiene el sub-ramal al aeropuerto, donde centra su alegación, pero que no es objeto de la presente Declaración.

El Ayuntamiento de Sant Feliú de Llobregat solicita que se estudie en detalle la canalización del río Llobregat y el drenaje de las rieras, para evitar desbordamientos. Indica que la restauración de las rieras, así como de las zonas degradadas por el trazado, debe realizarse con especies autóctonas, asegurando los medios para su conservación. Pide la construcción de pasarelas que comuniquen ambos márgenes del río y que se facilite la accesibilidad del casco urbano al río. Señala que se debe minimizar la generación de residuos en la zona de actuación.

El Ayuntamiento de Molins de Rei informa positivamente del trazado ferroviario, pero no de la canalización del río Llobregat. Solicita una actuación más naturalizada, que mantenga el uso social del cauce. Indica que es preciso solucionar el desagüe de las rieras que circulan desde la sierra de Collserola, y que actualmente dan lugar a inundaciones así como la riera de Vallvidrera. Propone que el camino de servicio del río sea de 3 metros de ancho, sirviendo como senda peatonal y para circulación de vehículos de emergencia. Señala que la laguna de L'Aiguamoll deberá respetarse durante las obras, señalando distintas limitaciones y actuaciones, como ejecutar las obras en esta zona entre finales de julio y finales de septiembre para no afectar a la nidificación de las aves, revegetar todas las zonas afectadas y realizar un seguimiento durante al menos tres años. Pide que se elimine la pasarela planteada sobre el río, que considera desproporcionada, y se construyan pasos peatonales adosados a los dos puentes ya existentes en el municipio. Solicita que se estudie en detalle el impacto acústico, en especial por la circulación de mercancías en horario nocturno, y que se plante una pantalla vegetal con especies autóctonas. Se incluye una propuesta complementaria al proyecto de canalización del río Llobregat en el municipio.

El Ayuntamiento de Santa Coloma de Cervelló solicita que se garantice la accesibilidad a los terrenos que queden entre el río y el ferrocarril, que sean de titularidad pública los terrenos más próximos al río, que se construyan caminos de servicio a ambos márgenes del trazado para garantizar la continuidad de los caminos agrícolas y acequias existentes. Indica que el proyecto de expropiación debe analizar la viabilidad técnica y económica de los fragmentos de fincas, y que se plantee un programa de reparcelación. Señala que se debe restaurar y revegetar el río en los puntos de paso del ferrocarril y se debe concretar la ubicación de las balsas de recarga.

El Ayuntamiento de Sant Vicenç dels Horts indica que se deben expropiar los terrenos entre el río y el ramal ferroviario y convertirlos en un parque, al no resultar ya adecuados para el cultivo. Señala la necesidad de respetar las aguas subálveas y las canalizaciones, así como garantizar la permeabilidad territorial, construyendo una pasarela que comunique los dos márgenes del río.

El Ayuntamiento de Castellbisbal presenta una lista de consideraciones, como minimizar la afección al torrente Bo y a la masa forestal entre éste y Can Coromines, reponer una serie de caminos y accesos que relaciona, estudiar y resolver el impacto acústico sobre zonas residenciales, garantizar el máximo respeto al entorno y aplicar medidas correctoras como la restauración vegetal.

El Ayuntamiento del Papiol se opone al trazado, señalando que no se justifica la declaración de utilidad pública, pudiendo adecuarse los trazados existentes. Indica que se afecta a zonas de bosque de ribera y agrícolas. Destaca la pérdida de suelo que conllevará la obra, su efecto barrera y la pérdida de zonas de recarga de acuíferos. Considera que el acondicionamiento del río Llobregat no reduce impactos sino que los aumenta. Señala que el trazado afectará a la flora, fauna y hábitats. Indica que debe realizarse una nueva evaluación del impacto acústico y de las medidas correctoras precisas. Diecisiete asociaciones, plataformas y partidos políticos de Molins de Rei presentan alegaciones similares en contenido a la de este ayuntamiento.

El Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat señala que la alternativa A2 corta el acceso al río y la unión del Parque Fluvial y el Parque de la Montaña, estimando más conveniente la alternativa A1 o en su defecto cruzar la zona en viaducto. Señala que se debe asegurar la salida natural de la Riera de Can Soler al río y reponer los caminos afectados. Solicita que se realice un proyecto único y global de tratamiento hidráulico del río Llobregat, que se contemple el riego y mantenimiento de las plantaciones durante tres años, que se restauren los hábitats del río para la fauna, y que se mantenga la permeabilidad, mediante pasarelas y caminos a lo largo de ambas márgenes del río.

Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña señala aspectos funcionales y constructivos a considerar en el tramo Cornellá – Can Tunis.

RENFE señala que la incertidumbre de la hipótesis de tráfico adoptada invalida los resultados del estudio acústico, y que no debe desestimarse el tráfico nocturno, en especial de mercancías. Señala que según la definición del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, los impactos no pueden considerarse compatibles, siendo moderados y en algunos enclaves severos. Destaca las afecciones al Aiguamolls de Molins de Rei y las de las alternativas por la margen derecha del Llobregat. Apunta que no se ha valorado adecuadamente la afección sobre determinadas especies faunísticas.

La Autoridad Portuaria de Barcelona se refiere a aspectos funcionales de los trazados, y su relación con el puerto. Similar en contenidos es la alegación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

El Parque Agrario del Bajo Llobregat plantea como criterio general ajustarse al máximo a las infraestructuras existentes y limitar la altura de terraplenes, construyendo viaductos para favorecer la permeabilidad. Propone ajustar el trazado en El Papiol, ajustándose a la carretera C-1413, y en la zona de Pallejà. Prefiere la alternativa A en esta área. Indica que ningún camino debe quedar cortado, que los caminos de servicio deberán dar acceso a las fincas colindantes y que no debe desviarse la red de riego y drenaje agrícola. Propone la expropiación de parcelas marginales, que perderán su uso agrícola. Señala que se debe garantizar el desagüe de todas las rieras, canalizándolas con criterios de funcionalidad y ecológicos.

La Sociedad Española de Ornitología destaca la afección al Área Importante para las Aves n.º 140. Se opone al ramal del aeropuerto, excluido de la presente Declaración. Pide un nuevo Estudio de Impacto Ambiental más riguroso y una Evaluación Estratégica Ambiental de todos los proyectos que afecten al Delta del Llobregat.

La Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Río Llobregat señala la afección a la balsa de recarga del acuífero de Pallejà. Pide que de forma previa a las obras se realice un inventario de pozos que puedan ser afectados. Indica que el acondicionamiento del río no debe afectar al acuífero.

El Instituto Catalán Agrario Sant Isidre señala que la obra limitará el libre ejercicio de la actividad agrícola. Destaca el perjuicio no solo de la ocupación de suelos sino de las afecciones al dominio público y zonas de servidumbre. Señala la problemática de pequeñas parcelas entre infraestructuras, que perderán su uso agrícola, pidiendo que se consideren en las expropiaciones.

Esquerra Unida i Alternativa del Baix Llobregat se opone al trazado, por motivos similares a los expuestos por el ayuntamiento de El Papiol.

CISEN pide la anulación del estudio oponiéndose a la división en tramos, pidiendo que se analicen las sinergias de los impactos previstos en otros proyectos y calificando como severo el impacto sobre flora y fauna. Se opone especialmente al ramal del aeropuerto, excluido de la presente Declaración.

Iniciativa per Catalunya–Verds se opone al proyecto por su coste, por no haberse estudiado alternativas de menor impacto y coste, por su efecto barrera, por cambiar la fisionomía del Bajo Llobregat, por el riesgo de acabar canalizando todo el río y por la destrucción del Aiguamolls de Molins de Rei, principalmente.

DEPANA considera la alternativa B la más adecuada en el tramo Rubí–Cornellá, cruzando el Aiguamolls de Molins mediante un puente, destacando la alternativa A2 como la peor en esta zona. Propone una nueva ubicación para el enlace entre la A-7 y la Autovía del Baix Llobregat. Respecto a la actuación en el Llobregat, pide un diseño más naturalizado, con zonas de inundación y playas para la cría de aves.

Autopistas Concesionaria Española S.A. centra su alegación en las interferencias del ramal y la conexión de la Autovía del Baix Llobregat con las autopistas A-2 y A-7, gestionadas por esta sociedad.

Clabsa y Agbas señalan servicios de su propiedad afectados por el proyecto. Un particular señala la afección a pozos y otros elementos de su propiedad, pidiendo que el trazado discurra por la margen izquierda del río en Sant Vicenç dels Horts.

Diecinueve particulares remiten alegaciones similares, oponiéndose al trazado, en especial entre Rubí y Cornellá, y proponiendo, en última instancia, la alternativa A2 modificada, pegándose al cauce del Llobregat.

ANEXO VI

Nudo de Castellbisbal

Consultas previas

La Memoria–Resumen «Línea de Alta Velocidad Madrid–Barcelona–Frontera francesa. Accesos a Barcelona» contemplaba dos posibles corredores de trazado, uno de ellos (corredor 2) con tres opciones.

En la fase de consultas se remitieron sesenta escritos a organismos, instituciones, fundaciones y asociaciones, recibiendo veinte respuestas. De ellas, siete hacen referencia al tramo del Nudo de Castellbisbal, que se incluye en los municipios de Castellbisbal, Rubí y Sant Cugat del Vallès. El resumen del contenido de las contestaciones referentes a este tramo es:

La Dirección General de Patrimonio Natural del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña señala que la opción 2 del corredor 2 comportaría una desestructuración del territorio menor que el resto de posibilidades respecto al medio abiótico y que la combinación de las opciones 2 y 3 del corredor 2 sería la solución de menor afección al medio biótico. Destaca la afección del corredor 1 al área natural de interés del Turó de la Coromina, al Parque Forestal del Torrent dels Llops y al Torrent de Bo y sus laderas arboladas, en Castellbisbal, considerando la opción 3 del corredor 2 en Castellbisbal la más adecuada. Desde el punto de vista acústico considera las mejores opciones en Castellbisbal la 2 y 3 y desde el punto de vista urbanístico la 3. Concluye que el trazado menos impactante podría ser una combinación de opciones del corredor 2.

El Ayuntamiento de Castellbisbal escoge la opción 1 del corredor 2 como la mejor para el municipio. Indica la necesidad de considerar la reposición de caminos y desagües. Señala el problema de sonido que originará el tren a edificaciones a menos de 160 metros, siendo precisa la construcción de barreras y la posible afección por el campo electromagnético a la radio de la policía local. Destaca la afección de la opción 3 del corredor 2 a un polígono industrial.

El Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès considera el corredor 2 el más adecuado en su municipio, destacando la grave afección del corredor 1 al planeamiento vigente.

El Ayuntamiento de Rubí señala que el corredor 1 debe quedar descartado por sus graves afecciones urbanísticas. Respecto al corredor 2, en la zona de Castellbisbal se inclina por la opción 3, al atravesar zonas de menor interés ambiental y paisajístico.

El Consejo Comarcal del Barcelonès indica que el corredor 1 presenta unos impactos ambientales y urbanísticos importantes en Castellbisbal, Rubí y Sant Cugat, y que se plantea desde la lógica del servicio ferroviario pero ignorando el territorio que atraviesa. Considera más adecuado el corredor 2, señalando como más favorable la opción 2 en la zona de Martorell.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica que con los datos enviados no puede sugerir la alternativa más conveniente, recomendando que el diseño de la vía minimice la contaminación acústica, se evite afectar la calidad de las aguas, se ubiquen correctamente las escombreras, se controle la emisión de polvo y se creen pasos subterráneos para la fauna.

AEDENAT considera que cualquiera de las alternativas propuestas causará daños ambientales irreversibles por destrucción de vegetación, afección a la fauna y efecto barrera y generará importantes perjuicios a la población, proponiendo no realizar la infraestructura y destinar su presupuesto a otras actuaciones.

Descripción de la actuación

El nudo de Castellbisbal se plantea para conectar la línea de alta velocidad a la frontera francesa con el Ramal Ferroviario del Llobregat.

La solución propuesta incluye la creación de tres ramales: ramal Vallès-Lleida, ramal Lleida-Vallès y ramal Puerto-Vallès. Los tres ramales parten del Ramal Ferroviario del Llobregat y a través de largos túneles cruzan las estribaciones de la Sierra de Collserola. Por ello, el trazado se desarrolla principalmente en túnel, con una pendiente máxima del 1,5. Pasa bajo la localidad de Castellbisbal, la carretera BV-1501 y Rubí, realizando la parte final del trazado a cielo abierto paralelamente al ferrocarril existente, finalizando en el cruce con la autopista A-7 en el PK 6+223.

Descripción del análisis ambiental

El análisis ambiental se centra en seis aspectos: situación fónica, vegetación, fauna, paisaje, planeamiento y patrimonio histórico-artístico.

Respecto a la situación fónica se analizan las edificaciones próximas al trazado, detectándose niveles de ruidos superiores a los límites establecidos en cinco de ellas, concentradas entre el PK 5+150 y 5+470 en ambos márgenes de la vía. En esta zona se precisarán medidas protectoras.

El documento considera que, al desarrollarse el trazado en su mayor parte en túneles, apenas se afecta a la vegetación existente, lo que, unido a las labores de revegetación previstas, hace que se considere el impacto muy poco significativo.

El trazado se desarrolla por terrenos con fauna asociada a zonas arboladas y cultivos. Las zonas de mayor riqueza faunística se cruzan en túnel por lo que considera la afección poco significativa.

El análisis del paisaje describe las unidades paisajísticas de la zona, que son la unidad del río Llobregat, de bosque mediterráneo, de paisaje agrícola, de paisaje urbano, de paisaje de carácter industrial y de servicios y de zonas degradadas. El impacto se considera compatible.

El análisis señala que la afección al planeamiento tiene poco calado por no ocupar apenas suelo, al discurrir en buena parte en túnel, ser las zonas a cielo abierto escasas y sobre suelos urbanos, urbanizables y de equipamientos e industrias.

Ningún elemento patrimonial se verá afectado directamente por el nudo de Castellbisbal, por lo que la afección es apenas significativa.

El análisis concluye que el trazado es compatible respecto a los seis factores analizados.

Información pública del Subtramo Castellbisbal-Nudo de la Trinidad

Este tramo se sometió a información pública en el Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Martorell-Barcelona». De las alegaciones remitidas se refieren al tramo incluido en el Nudo de Castellbisbal las siguientes:

El Ayuntamiento de Castellbisbal se opone al establecimiento de la línea proyectada, considerándola innecesaria por existir acceso a Barcelona por el Llobregat y por ser posible utilizar la línea actual por el Vallès para mercancías. Destaca como principales afecciones al municipio el encauzamiento del Llobregat a la salida del túnel de Costa Blanca, que puede afectar al acuífero del que depende el suministro de agua de la población y el impacto visual de los taludes entre el origen del tramo y el casco urbano y desde la salida de este hasta el límite del municipio. Por si la anterior alegación no se acepta, propone un trazado alternativo elaborado por la Agencia Barcelona Regional, consistente en mejorar el actual trazado de ancho ibérico, adaptándolo también para su uso de cercanías, y construir las dos nuevas vías de ancho internacional pegadas al trazado existente.

D. Santiago Féliz Ramos considera que el estudio de impacto ambiental no ha tenido en cuenta aspectos fundamentales de la contaminación acústica y vibraciones y que no se valoran correctamente los graves perjuicios que generará el túnel que cruzará Castellbisbal.

Información pública del Subtramo Gelida-Castellbisbal

De las alegaciones remitidas ninguna se refiere al tramo incluido en el Nudo de Castellbisbal.

4267 RESOLUCIÓN de 7 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto de equipamiento electromecánico para recuperación de la central hidroeléctrica «La Fábrica» en el río Valdavia, término municipal de Osorno la Mayor (Palencia), promovido por don Gabriel Aguado Porras, en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Duero.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El promotor, por medio de la Confederación Hidrográfica del Duero como órgano sustantivo, remitió con fecha 25 de julio de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una Memoria-resumen del Proyecto de equipamiento electromecánico para recuperación de la central hidroeléctrica «La Fábrica» en el término municipal de Osorno la Mayor (Palencia).

Analizada la documentación presentada, se destaca lo siguiente:

La actuación consiste en la puesta en marcha y recuperación de una central eléctrica ya existente, construida en un antiguo molino harinero.

El proyecto no figura entre las actuaciones que deben someterse en todo caso al procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, sino que se tipifica en la categoría de proyectos del punto c) y del h) en el grupo 3 del anexo II, respectivamente, del Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y de la Directiva 97/11/CEE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

No se efectuará ninguna actuación fuera de los edificios e instalaciones actuales, con excepción de las tareas de limpieza y posible rehabilitación de los canales de entrada y salida de agua.

No serán modificados los edificios en ningún sentido, ya que se encuentran en muy buen estado.

Las rejillas protectoras de la entrada de peces serán reparadas o cambiadas pero seguirán en el mismo sitio.

Las turbinas a utilizar son las mismas pero reparadas, utilizando incluso sus mismos conos de aspiración y sus asientos.

Sólo se cambiará el equipo electromecánico por otro más moderno, y más silencioso, aunque el ruido proyectado al exterior ya era bajo debido al aislamiento proporcionado por los gruesos muros de piedra del edificio.

En consecuencia, no apreciándose potenciales impactos adversos significativos sobre el medio ambiente debidos a su ejecución, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «Equipamiento electromecánico para recuperación de la central hidroeléctrica «La Fábrica», en el río Valdavia, en el término municipal de Osorno (Palencia), promovido en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Duero».

Madrid, 7 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.