

25267 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Conexión ferroviaria: Corredor Mediterráneo-LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Conexión ferroviaria: Corredor Mediterráneo-LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa», se encuentra comprendido en el apartado b del grupo 6 (proyectos de infraestructuras) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 14 de marzo de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo 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 previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de agosto de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Ferrocarriles de las respuestas recibidas. La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Ferrocarriles sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 312, de fecha 29 de diciembre de 2001.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de julio de 2002, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por 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 los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto «Conexión ferroviaria: Corredor Mediterráneo-LAV Madrid-Barcelona-Frontera francesa».

Declaración de impacto ambiental

La actuación objeto de esta declaración de impacto ambiental (DIA) comprende la conexión de la línea ferroviaria del Corredor Mediterráneo (CM) Almería-Tarragona con la línea de alta velocidad (LAV), en ancho UIC, Madrid-Barcelona-Frontera francesa (actualmente en fase de construcción). Se contempla también la redefinición de parte del Subtramo II del Corredor Mediterráneo (línea Tarragona-Valencia) con dos vías de ancho ibérico desde el término municipal de Vinyols i Els Arcs hasta el

enlace de Vila-seca. Este proyecto a su vez, permitirá la conexión ferroviaria con las dos principales ciudades del Camp de Tarragona: Reus y Tarragona.

Para alimentar las vías de ancho europeo (UIC) se construirá una subestación que se alimentará a su vez de una subestación de la compañía eléctrica. Entre las dos se prevé tender una línea aérea de alta tensión de unos 500 metros que necesitará de un solo apoyo. Las vías ibéricas se alimentarán de corriente alterna pero la subestación que las alimenta no forma parte de este proyecto informativo.

La realización de este proyecto está sujeta al cumplimiento de la Condición número 11 (Documentación adicional antes de la adjudicación del proyecto de construcción) del Estudio Informativo de la línea Vandellòs-Tarragona y al cumplimiento de la exigencia de la citada DIA de desmantelamiento de la vía actual.

En el estudio de impacto ambiental se plantean dos modelos de red ferroviaria con esquema de vías y estaciones y sistema de explotación ferroviaria diferenciado: modelo Antena y modelo Conexión Directa. Del estudio de las alegaciones presentadas se desprende que el modelo Antena cuenta con una oposición popular muy importante debido al efecto combinado de la existencia de valores medioambientales que merecen ser preservados y la percepción por parte de los ayuntamientos afectados de que la infraestructura no va a aportar ningún beneficio de tipo socioeconómico a sus municipios. El modelo Conexión Directa goza de mayor apoyo por parte de los municipios estrictamente afectados, además en la zona afectada no existen tantos valores medioambientales a preservar. Por tanto, y como consecuencia del análisis de los factores medioambientales, socioeconómicos, de explotación ferroviaria y de vertebración del territorio, el estudio de impacto ambiental descarta el modelo Antena y opta por el modelo Conexión Directa y en concreto, por el modelo Conexión Directa 4.

De las alegaciones recibidas se deduce que esta alternativa produce gran afección al patrimonio histórico cultural y concretamente al Castillo del Mas Calvó catalogado como BCIN (Bien Cultural de Interés Nacional) y que la proximidad a la autopista A-7, al no estar las dos estructuras estrechamente unidas provocan una fragmentación del territorio y un efecto barrera muy superior al que correspondería sumando el efecto de cada una de las infraestructuras considerada de forma independiente. Por tanto, y con el objeto de preservar el entorno de la finca denominada Mas Calvó, se modifica la solución seleccionada en el estudio de impacto ambiental entre los pp. kk. 1+070-8+100 desplazando el trazado hacia el noroeste hasta hacerla coincidir con la denominada Conexión Directa 3 en esa zona.

Recogidas las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Perafort y otros, se modifica el trazado propuesto en el estudio de impacto ambiental a partir del p. k. 8+100 de la zona 7 hasta el final del tramo, alejando el trazado de la zona de expansión de la población y haciendo discurrir el ramal de conexión a Lleida a través de la zona comprendida entre el núcleo de Puigdelfí y el río Francolí. Consecuentemente con esta modificación, el ramal dirección a Barcelona mantendrá la planta definida en el estudio informativo modificándose parcialmente su perfil longitudinal para permitir una mejor integración en el paisaje.

Por todas las razones comentadas con anterioridad y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, la más favorable medioambientalmente es la Conexión Directa 4, excepto entre los pp. kk. 1+070 -8+100 de la Zona 2H donde el trazado se hará coincidir con la denominada Conexión Directa 3 y con la modificación de trazado en la zona de Puigdelfí para alejar el ramal de la zona de expansión de la población.

En el proyecto de construcción que desarrolle el presente estudio informativo y en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en el informe de alegaciones, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes Condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—La alternativa seleccionada deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Se ajustará la traza con el fin de minimizar el daño y la ocupación de terreno que albergue recursos naturales, arqueológicos y culturales de interés. Este ajuste se hará de modo coordinado con los condicionantes geotécnicos, de movimiento de tierras y funcionales, seleccionando de modo justificado la solución que permita conseguir la mejor adaptación ambiental sin menoscabar la seguridad de los taludes o cualquier otro requisito técnico. Este ajuste se podrá llevar a cabo en planta o en su perfil longitudinal.

1.2 En las proximidades del Colegio Turó (municipio de Constantí), deberá estudiarse la posibilidad de encajar con mayor detalle la traza,

tanto en planta como en alzado, con el fin de minimizar la afección al mismo así como al cementerio de Constantí. Se solucionará el acceso al colegio, modificando el paso inferior en el p. k 3+940 para que permita el flujo de tráfico desde la carretera de Reus-Constantí y el Colegio. Este tramo se coordinará con el Ayuntamiento de Constantí.

1.3 Deberá realizarse un estudio de la viabilidad de la depresión de los ramales de acceso a la estación de Salou-Port Aventura, garantizando la continuidad del vial Cambrils-Salou hasta la Avenida de Pere Molas.

1.4 Durante la redacción de los proyectos constructivos, se ajustará el trazado en lo posible al objeto de reducir las afecciones a manantiales, balsas, instalaciones de bombeo, minas y pozos de agua. En particular, se realizará un estudio para reducir la afección a los tramos urbanos de los ejes 24, 25, 27 y 28, especialmente entre la autopista A-7 y la variante de Vila-seca de la N-340.

1.5 Durante la redacción de los proyectos constructivos, se ajustará el trazado en lo posible al objeto de reducir las afecciones a los terrenos agrícolas procurando que no queden parcelas demasiado pequeñas que no permitan ser utilizadas como campo de cultivo.

1.6 Se realizará un análisis sobre la viabilidad de construir un andén de ancho UIC en la actual estación de Vila-seca.

2. Protección y Conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Delimitación del perímetro de obra.—Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a los recursos naturales y culturales de interés. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de los siguientes espacios, siempre que el trazado transcurra en sus proximidades:

- Formaciones de vegetación de ribera.
- Formaciones boscosas.
- Hábitat prioritarios.
- Yacimientos arqueológicos.

2.2 Reutilización de tierra vegetal.—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. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas.

Los suelos fértiles obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico si el periodo de acopio supera los tres meses. En el proyecto constructivo se definirán las áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

2.3 Definición de áreas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares.—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, suelo no urbanizable de protección ecológico-forestal, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, montes de utilidad pública, vías pecuarias, espacios naturales protegidos, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión para vertederos y demás instalaciones auxiliares, distancias inferiores a 300 metros respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares. El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Asimismo, el proyecto de construcción incluirá en sus documentos contractuales las unidades de obra destinadas a la recuperación del entorno en la zona de vertederos e instalaciones auxiliares.

2.4 Procedencia de préstamos.—Los préstamos procederán preferentemente de explotación activa y en caso contrario, la selección de la localización de préstamos se hará teniendo en cuenta los mismos criterios de exclusión que los anteriormente mencionados para la ubicación de instalaciones auxiliares y vertederos y con las correspondientes autorizaciones de los órganos autonómicos competentes.

2.5 Viario de obra.—Al igual que para las condiciones 2.2 y 2.3, el viario de obra debe transcurrir fuera de los ya mencionados recursos con interés. En caso ineludible y previa justificación, deberá incluirse la recuperación del entorno afectado tal y como se especifica en la condición 9. Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2.6 Protección de la vegetación.—En los cruces de ríos, rieras y barrancos el método constructivo estará condicionado por la preservación de la vegetación de ribera. Las pilas y los estribos de las obras de paso se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera para garantizar así la mínima afección.

En el caso de que el proyecto afecte a zonas donde se encuentre el palmito o margalló (*Chamaerops humilis*) se consultará a la Generalitat de Catalunya por estar su recolección, corta o desenraizamiento sometida a autorización ya que esta especie está incluida en el Anexo 2 de la Orden de 5 de noviembre de 1984 de la Generalitat de Catalunya sobre protección de plantas de flora autóctona amenazada.

Cuando el trazado afecte a agrupaciones arbóreas se procurará:

- Minimizar la ocupación.

- Derribar el menor número de árboles posibles.

2.7 Protección hábitat prioritarios.—Dado que en la zona de estudio hay catalogados hábitats comunitarios incluidos en la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre, en concreto, los herbazales megafórvicos nitrófilos y húmedos, el promotor contactará con la Generalitat de Catalunya para obtener dicha información y recabar su criterio. Durante la fase de redacción del proyecto básico, se tendrá en consideración la anterior información para la fijación del trazado. Como posibilidades de actuación se tendrán en cuenta las siguientes:

- Evitar pasar por los terrenos ocupados por hábitats de interés prioritario.

- Minimizar la ocupación lo máximo posible.

- Revegetar con especies pertenecientes a las formaciones afectadas de hábitats prioritarios y comunitarios.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera durante la fase de obra, se establecerán, en coordinación con la Agencia Catalana del Agua de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Se llevará a cabo un estudio específico en el que se estudiarán detenidamente las soluciones propuestas para el drenaje con el fin de que sean suficientes para abordar avenidas de agua y no comportarse como barrera. Tanto en el diseño de puentes y viaductos como en la consolidación de terraplenes y desmontes, se tendrá en cuenta al carácter torrencial del litoral catalán caracterizado por el fenómeno de la gota fría y se considerará un periodo de retorno de 500 años.

3.2 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción y con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.3 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, preservando así la zona de servidumbre establecida en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio. Siempre que sea técnicamente posible, las pilas de los viaductos quedarán fuera del cauce.

3.4 Durante las obras, se colocarán barreras de retención de sedimentos en la base de los terraplenes de los estribos en ejecución, balsas de decantación en las que además se llevará a cabo la reducción del pH de las aguas procedentes de la construcción de los túneles antes de ser vertidas, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

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

3.6 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a pozos existentes, manantiales y minas, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 En colaboración con la Generalitat de Catalunya, el promotor elaborará un estudio específico en proyecto básico en el que se realizará una diagnosis y evaluación de la fragmentación de hábitats que comportará el proyecto. En este estudio se localizarán las especies faunísticas protegidas existentes en la zona de estudio y sus rutas de desplazamiento habitual, se evaluará la necesidad de habilitar pasos específicos para estas especies y se propondrá la ubicación de pasos de fauna para el resto de las especies presentes en la zona de estudio.

4.2 La nueva estructura se cerrará mediante una valla perimetral continua cinagética provista de una malla de densidad progresiva más densa en la base y menos en la parte superior. La altura de la valla será de 2,05 metros en zona rústica y de 2 metros en zonas urbanas e irá enterrada un mínimo de 20 cm. Se incorporarán estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la plataforma. El entorno de estos escapes tendrá vegetación arbustiva excepto en los 2 metros anteriores y posteriores a dicho escape, que quedará libre de vegetación facilitando así la percepción del escape por el animal que pudiera introducirse en la plataforma.

En los tramos donde del estudio realizado se desprenda la existencia potencial de tortugas, la malla cinagética se reforzará con otra malla superpuesta de altura mínima de 50 cm que se aplicará por la parte exterior con luz inferior a 2 cm y en aquellas zonas donde se desprenda la existencia de anfibios protegidos (anexo IV de la directiva de Hábitats) se aplicarán vallas completamente opacas que podrán ser de plástico, madera tratada u hormigón, con una altura mínima de 40 cm, que impida el acceso de los anfibios a la plataforma y los dirija hacia la obra de drenaje más próxima.

4.3 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas y se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna.

En zonas especialmente sensibles, las bandas secas de los cajones o dovelas construidos con la función de permitir el cruce de pequeños torrentes se recubrirán con sustrato natural y en los cajones o dovelas construidos con la función de permitir la restitución de pistas forestales o carreteras locales se mantendrán franjas laterales separadas del resto de la calzada y cubiertas de zahorra. Se acondicionarán los accesos al paso mediante valla conductora y plantaciones y las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante solera.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados, anfibios y reptiles.

4.4 Medidas de corrección del efecto barrera para anfibios y reptiles: en función de los resultados del estudio faunístico, se habilitarán pasos en rutas de desplazamiento habitual para evitar su aislamiento o atropello.

4.5 Medidas de corrección del efecto barrera para micro y mesomamíferos: en las áreas sensibles o corredores biológicos importantes se construirán pasos de fauna de uso exclusivo que permitan el cruce de un amplio espectro de especies. Las dimensiones de estos pasos serán de 5-7 metros de ancho por 3-5 metros de alto. También se construirán pasos de fauna en todos los cursos de agua incluidos los temporales y se procurará mantener la conexión entre zonas de vegetación natural. El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos. Con el fin de facilitar la integración de estos pasos en el entorno, se llevará a cabo la revegetación que se especifica en la condición 9.

4.6 Medidas de protección de aves: a pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, las subestaciones eléctricas y los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.º y 3.º categoría que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones, incorporarán 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 apoyos. Diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas.

Cadenas de aisladores en suspensión.

Eliminación de los puentes flojos por encima de las crucetas y aislamiento de cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos.

Instalación, preferentemente, de soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores.

En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría, instalación de dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

Los viaductos dispondrán de pantallas opacas de 2 metros de altura en toda su longitud y en ambos márgenes para evitar la colisión de aves.

Durante la realización de los trabajos de voladuras, se llevará cabo un trabajo de campo, por técnico cualificado, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas y de acuerdo con los resultados de este trabajo, se restringirá la utilización de explosivos al aire libre durante el periodo de celo y reproducción. Esta restricción se aplicará también a las operaciones con explosivos que, aun realizándose en el interior del túnel, tengan lugar a una distancia igual o inferior a 50 metros de alguna de sus bocas.

Se llevará a cabo un periodo de seguimiento de tres años después de la puesta en funcionamiento de la vía para determinar la efectividad de las medidas aplicadas y poder corregir impactos que no se habían previsto durante las fases de proyecto y construcción. La evaluación de la efectividad de los pasos de fauna se llevará a cabo mediante el control de huellas o fotografía con barrera de infrarrojo. Los pasos de fauna que no sean efectivos requerirán la aplicación de medidas correctoras complementarias.

5. Protección atmosférica.—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la población próxima al trazado y sobre las edificaciones dispersas existentes, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos a todos los caminos de acceso a obra así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

6.1 Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria y voladuras que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

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

Se deberían programar las operaciones de obra susceptibles de generar ruido, en especial las acciones de voladuras. Así, se propone para otras fases de estudio, la realización de un trabajo de campo previo, sobre las principales afecciones de carácter fónico que pudieran producirse como consecuencia del nuevo trazado, en especial en las zonas detectadas como más sensibles.

Se proyectará en el sistema de vías aquellas medidas que minimicen la propagación del ruido y las vibraciones.

6.2 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Además, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística, usando diseño de formas, material, texturas y colores integradores. Asimismo, los materiales y el diseño deben poder sufrir la acción del viento, del tránsito de la vía y del resto de las acciones mecánicas que pueden actuar, con una resistencia de al menos, veinte años.

Además de las medidas de reducción acústicas necesarias que se deriven del estudio, se colocarán pantallas acústicas en los siguientes puntos:

Proximidades del Castillo de Vila-seca donde se está urbanizando como zona residencial.

Colegio Turó en Constantí.

Mas del Puig.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zona de sensibilidad	Valores límite de inmisión		Valores de atención	
	L _{Ar} en dB(A)		L _{Ar} en dB(A)	
	Día	Noche	Día	Noche
A, alta	60	50	65	60
B, moderada	65	55	68	63
C, baja	70	60	75	70

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia del citado estudio acústico al Departamento de Ordenación Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección.

6.3 Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones de los núcleos de población que se encuentren a una distancia inferior a 250 metros.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación:

Uso	Día (7-23 h.)	Noche (23-7 h.)
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

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

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de 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 básico y de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado departamento, en el que se considerarán las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de prospecciones arqueológicas complementarias.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los siguientes yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio cultural:

Y. A. 3: Castillo de Solcina (también patrimonio arquitectónico).

Y. A. 13: Mas d'en Bosc/Les Tries.

Y. A. 22: Les Argiles.

Y. A. 29: Puente de Codony.

Y. A. 39: Taller del puente de Codony.

Y. A. 44: Yacimiento Musteria de les Vinyes Grans.

Y. A. 21: Torre de Bronce.

Y. A. 41: Taller de les Vinyes Grans.

Y. A. 40: Els Vinyers o Mas de les Vinyes.

Antigua abadía de Codony (patrimonio arquitectónico).

7.2 Se llevará a cabo un estudio histórico y arquitectónico de los elementos del patrimonio arquitectónico que se encuentren en la franja de ocupación del trazado y sus límites de expropiación.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, será señalizado adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada (camino rural, conducción de agua, mina, canalizaciones de gas, otras infraestructuras energéticas, etc.) se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. En la fase de proyecto, se llevará a cabo un estudio detenido para poder dar continuidad a todos los servicios afectados.

Debido a que el proyecto afecta a una gran cantidad de canalizaciones subterráneas de gas, en la fase constructiva se procederá a su traslado o en su caso, se tomarán las medidas de protección necesarias. En todo caso se procederá de acuerdo con las directrices que establezca el Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Generalitat de Catalunya, autoridad competente en materia de gases combustibles.

Se suprimirán todos los pasos a nivel existentes en los que se prevé actuar sobre trazados existentes y no se contemplará la construcción de ninguno en los nuevos trazados.

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

9.1 Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

En el caso de que con la redefinición del ramal a Port-Aventura no se utilicen las obras de fábrica de los ramales de acceso de la N-340 que en un principio iban a ser aprovechadas, se procederá al acondicionamiento e integración paisajística de las mismas.

9.2 Reconformación de taludes.—Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. Se recomienda un diseño de taludes tendido (pendiente 3H:1V, 2H:1V o 3H:2V) siempre que sea técnicamente viable y de acuerdo con los condicionante geotécnicos, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos, no compensasen las ventajas de éstos.

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles donde los taludes del frente sean del orden de los 15 metros de altura, se dispondrán falsos túneles sobre los cuales se procederá a efectuar un relleno que permita restablecer unas condiciones de morfología del terreno similares a las preexistentes.

La conformación geométrica de los vertederos se justificará en función de la altura de los elementos paisajísticos en los que se sitúen. Estos elementos serán al menos: la propia orografía del terreno, considerando la diferencia de cota entre la base y la coronación del relieve, la altura del arbolado y la altura de las edificaciones existentes.

9.3 Tratamientos de revegetación.—Los tratamientos de revegetación se diferenciarán en función de la cobertura vegetal y usos del suelo existentes en el entorno, de la existencia de zonas con humedad edáfica y freática, de la meteorización de la roca y profundidad del suelo, de la inclinación de los taludes y su visualización desde núcleos de población u otras infraestructuras y del riesgo de erosión. Como criterios generales se tendrán en cuenta los siguientes tratamientos:

En áreas de influencia de viaductos se repondrá la vegetación riparia, debiéndose llevar a cabo el subsolado y escarificado previamente con el fin de favorecer la descompactación del terreno. Esta operación también se realizará en el área de instalaciones auxiliares.

En los taludes de terraplén y desmonte, el tratamiento se justificará en función de los condicionantes relacionados anteriormente, pudiendo justificarse una hidrosiembra tan sólo cuando la altura media no supere los 5 metros, en caso contrario deberá contemplarse la utilización de vegetación arbustiva. En zonas de arbolado, con altura superior a los 15 metros o en taludes visualizables desde núcleos de población, se empleará vegetación arbórea de tamaño no inferior a 1,5 metros.

El entorno de los pasos de fauna para anfibios, reptiles, micro y mesomamíferos se revegetará con especies arbustivas e hidrosiembra con el fin de facilitar el tránsito de especies a un lado y otro de la vía.

En el caso de falsos túneles, se efectuará una revegetación combinando los estratos herbáceo, arbustivo y arbóreo.

Los vertederos se tratarán buscando fundamentalmente la recuperación de usos del suelo y de la cobertura vegetal, de modo que se empleará fundamentalmente siembra, hidrosiembra y especies arbóreas de carácter forestal (1-2 savias), salvo que por su visualización sea necesario crear una pantalla arbórea que los camufle en el entorno.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

9.4 Selección de especies.—Para la revegetación de los taludes se emplearán exclusivamente especies o subespecies de flora silvestre que tengan el carácter de autóctonas para la zonas, adaptadas a las condiciones climáticas y al suelo donde van a ser implantadas y con capacidad para cubrir con rapidez el suelo. Se incluirá alguna leñosa arbustiva, dada su mayor capacidad de fijación del suelo. El empleo de especies de jardinería quedará limitado a zonas próximas a núcleos de población. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

10. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación y 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 detallándose, 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.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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 medi-

das 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

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

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

Eficacia del modelo acústico y vibratorio para lo cual el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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.

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.

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

12. Documentación adicional.—La Dirección General de Ferrocarriles remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de presas y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna referida en la condición 4.

Estudio de previsión de ruido y vibraciones y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

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

Medidas a tomar para poder dar continuidad a todos los servicios afectados, condición 8.

Proyecto de protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 9.

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa propuesta en la presente DIA, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 1.2 de la Ley 6/2001 de 8 de mayo de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, decidirá si esta modificación ha de ser sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Esta decisión, que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el anexo III de la citada disposición.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, (P. S. Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Catalunya. Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid).	
Demarcación de Costas en Catalunya del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Generalitat de Catalunya (Barcelona).	
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).	X
Patrimonio Natural y Medio Natural y Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).	
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).	
Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).	
Departamento de Ordenación Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya (Barcelona).	
Ayuntamiento de Alcover.	
Ayuntamiento de Altafulla.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Cambrils.	X
Ayuntamiento de Constantí.	X
Ayuntamiento de El Catlar.	
Ayuntamiento de El Morell.	X
Ayuntamiento de El Rourell.	X
Ayuntamiento de Els Pallaresos.	
Ayuntamiento de La Nou de Gaia.	
Ayuntamiento de La Poble de Mafumet.	
Ayuntamiento de La Secuita	
Ayuntamiento de Perafort.	X
Ayuntamiento de Puigdelí.	
Ayuntamiento de Reus.	X
Ayuntamiento de La Riera de Gaia.	X
Ayuntamiento de Salou.	X
Ayuntamiento de Vespella de Gaià.	
Ayuntamiento de Vilallonga del Camp.	X
Ayuntamiento de Vila-seca.	X
Ayuntamiento de Vinyos i els Arcs.	X
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras Campus de Bellaterra (Barcelona).	X
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras (Tarragona).	X
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología (Barcelona).	
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias Campus de Bellaterra (Barcelona).	
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona.	
Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid).	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Barcelona).	
Instituto de Investigaciones y Tecnologías Agroalimentarias (Tarragona).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Sociedad Española de Ornitología. SEO (Madrid).	
A.E.D.E.N.A.T. (Madrid).	
Coordinadora de Organización de Defensa Ambiental C.O.D.A. (Madrid).	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos C.O.A.G. (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
Sociedad Conservación Vertebrados. S.C.V. (Madrid).	
Liga para la Defensa del Patrimonio Natural D.E.P.A.N.A. (Barcelona).	
Fundación Ecomediterránea (Barcelona).	
Grup Ecologista la Carrasca i la Rabosa (Tarragona).	
Asociación Vida Sana (Barcelona).	
Fundación Carles PI I Suñer de Estudis Autonomics (Barcelona).	
Grup d'Estudis i Protecció a Ecosistemes del Camp (Tarragona).	X
Fundación Cidob (Barcelona).	

El Servicio Provincial de Costas en Tarragona de la Demarcación de Costas en Catalunya estima la alternativa B3 como la de menor afección de las tres contempladas en el enlace Este.

El Ayuntamiento de Altafulla estima como alternativa mejor la B1 (no pasa por su término municipal), a pesar de afectar a una masa boscosa. Plantea la posibilidad de un futuro enterramiento para minimizar esta afección.

El Ayuntamiento de Cambrils propone una modificación de trazado entre la Riera de Riudoms y el límite del término municipal. Sugiere que la vía del ferrocarril en lugar de dirigirse hacia el sur atravesando la autopista y la carretera nacional N-340, se mantenga por encima de la autopista.

El Ayuntamiento de Constantí considera que la alternativa D2 es la más beneficiosa de cara a proporcionar un nudo intermodal entre el transporte aéreo y el ferroviario.

El Ayuntamiento de El Morell indica que si se desecha la alternativa A1 por su peligrosidad y no se considera recuperar la línea Reus-Roda para transporte de pasajeros, tampoco ha de servir para el transporte de mercancías debido al peligro que comporta para las poblaciones del

Morell y Pobra de Mafumet. Solicita la rehabilitación o traslado de esta línea.

El Ayuntamiento de Perafort prefiere la alternativa A2 por no atravesar el pueblo de Puigdelví ni las instalaciones de Repsol Química, eliminando de esta manera dos importantes puntos de alto riesgo de accidentes.

El Ayuntamiento de Reus considera que la alternativa D1 (C1 de la memoria), completada con el cubrimiento o soterramiento de las vías y de la estación, comporta el máximo aprovechamiento de las infraestructuras existentes, produce la mínima afectación al espacio rural por la construcción de una estación urbana y representa un equilibrio entre los servicios ferroviarios y la inversión. Relaciona las afectaciones al patrimonio arquitectónico, a las vías rurales, a la flora, afectaciones aeronáuticas, a la estación de Reus y a los servicios de cada una de las alternativas y plantea la posibilidad de que la alternativa D2 (C2 en la memoria) sea considerada como una segunda opción a más largo plazo, ligada al futuro del aeropuerto o con la línea de mercancías.

El Ayuntamiento de La Riera de Gaià rechaza las alternativas B1 y B2 por sus afecciones ambientales. Propone el estudio de un nuevo corredor situado al oeste del término municipal, que queda más alejado de cualquier núcleo poblado y en los límites de los espacios naturales no protegidos de la zona.

El Ayuntamiento de Salou considera más conveniente la alternativa D2 (C-2 en la memoria) y remite el informe del arquitecto municipal respecto a la evaluación de impacto ambiental del proyecto.

El Ayuntamiento de Vilallonga del Camp considera más conveniente aprovechar la vía existente entre Perafort y Reus (alternativa A1) haciendo las necesarias mejoras, ya que de esta forma no se perjudica a ningún municipio. La alternativa A2 afectaría a la expansión urbanística del caso urbano.

El Ayuntamiento de Vila-seca considera positivo el planteamiento de un corredor paralelo a la autopista A-7 (alternativa D2) en el subtramo Cambrils- Vilaseca en lugar de la anterior alternativa A-14 aprobada por el Ministerio de Fomento en fecha 10 de junio de 1998, y denunciada de forma reiterada por este ayuntamiento. Indica que el proyecto no se define sobre la supresión o no del actual tramo de ferrocarril Salou-Tarragona, a su paso por terrenos de la Gran Industria y que debería reconsiderarse la idoneidad del ramal a la nueva estación de Port Aventura por sus importantes afecciones territoriales y urbanísticas, máxime cuando la estación de Vila-seca dista de Port Aventura menos de 3 km.

El Ayuntamiento de Vinyols i Els Arcs apunta que en los planos que incluye la memoria remitida no queda clara la conexión de la alternativa D2 con el Corredor Mediterráneo, así como tampoco su trazado por su paso por Vinyols i Els Arcs por lo que no se pronuncia respecto a estos dos trazados.

El Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona sugiere, como mejores alternativas, la A2, desde un punto de vista social, la B2, por mayor coherencia con el impacto ambiental y la C2 por ser la más coherente. Indica la ausencia de mención del proyecto de soterramiento de la vía férrea a su paso por Tarragona realizado por RENFE.

El Grup d'Estudi i Protecció d'Ecosistemes del Camp (GEPEC) considera injustificado tramitar la conexión entre la línea del tren de alta velocidad y el Corredor Mediterráneo hasta que no sea definitivamente firme en nuestro ordenamiento jurídico la línea de alta velocidad. Solicita una correcta calificación de los impactos en el estudio de impacto ambiental y enumera errores graves y deficiencias detectados en la Memoria-resumen.

Aunque no han sido consultados, han presentado sugerencias las siguientes instituciones y empresas:

La Asociación Empresarial «Química de Tarragona y Repsol, S.A.» propone la alternativa A2 que desvía el trazado fuera de las instalaciones del complejo químico del polígono norte y evita las afecciones a núcleos urbanos muy próximos. Indica que la elección de esta alternativa no debería suponer la eliminación del apartadero de «Repsol Química, S.A.».

El Consell Comarcal de Tarragona solicita que como parte interesada en el proyecto, se le notifique el trámite de consulta y posteriores de la instrucción del proyecto en cuestión.

Los vecinos de la Pobra de Montornes presentan un escrito firmado por 57 personas en contra del enlace entre el Corredor Mediterráneo y la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

En el traslado de consultas que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental hizo al promotor, se le recordó la obligación legal de cumplir con las condiciones ambientales establecidas en la DIA para la ejecución del proyecto del tramo Vandellós-Tarragona (Resolución de 20 de mayo de 1998, «Boletín Oficial del Estado» de 23 de junio), en la que se exigía el desmantelamiento de la vía actual y que, en caso de incumplimiento, la previsión legal (entre otras) es la suspensión del mismo [artículo 28.2.b) del Real Decreto 1131/1988].

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es el desarrollo, valoración y análisis comparativo de diversas alternativas para la conexión de la línea ferroviaria del Corredor Mediterráneo (CM) Almería-Tarragona, con la línea de alta velocidad (LAV) Madrid-Barcelona-Frontera francesa (actualmente en construcción).

Al mismo tiempo, se define nuevamente parte del Subtramo II del Corredor Mediterráneo (línea Tarragona-Valencia) desde el término municipal de Vinyols i els Arcs hasta el enlace de Vila-seca. En concreto, el punto de origen del tramo sujeto a modificación está en el en el p.k. 25+500 del proyecto de alta velocidad de ancho europeo.

La conexión entre el Corredor Mediterráneo y la LAV Madrid-Zaragoza-frontera francesa se establecerá en ancho UIC y el Subtramo II del Corredor Mediterráneo se proyectará para ancho de vía ibérico con traviesas polivalentes las cuales permitirán cambiar de ancho ibérico a ancho UIC.

Para alimentar las vías de ancho europeo (UIC) se necesita construir una subestación que se alimentará a su vez de una subestación de la compañía eléctrica. Entre las dos se prevé tender una línea aérea de alta tensión de unos 500 m que necesitará de un solo apoyo. Las vías ibéricas se alimentarán de corriente alterna pero la subestación que las alimenta no forma parte de este proyecto informativo.

En el estudio informativo se analizan todos los corredores que permiten realizar la conexión de ambas líneas ferroviarias en el territorio integrado por las comarcas del Alt Camp, Baix Camp y Tarragona, limitado al norte por los municipios de Reus y el Morell, al sur por los municipios de Salou y Tarragona, al este por los de Altafulla y Torredembarra y al oeste por el de Vila-seca.

Los términos municipales afectados por la actuación son: Vinyols i els Arcs, Cambrils, Reus, Vila-seca de Solcina, Tarragona, Constantí, Els Pallaresos, Perafort, La Pobra de Mafumet, El Morell, Villaloga del Camp, Alcover y El Rourell.

Tras la realización de un primer análisis de los posibles corredores existentes para realizar la conexión, técnica y económicamente viables, el estudio profundiza en dos soluciones que destacan sobre las demás denominadas: modelo Antena y modelo Conexión Directa, para las cuales se ha establecido un esquema diferenciado de vías y estaciones así como de sistema de explotación ferroviaria.

Para cada modelo se detallan las alternativas concretas de trazados, ramales y enlaces representados sobre cartografía general a escala 1/5.000-1/10.000.

El modelo Antena transcurre por un relieve bastante accidentado constituido por el llamado Arco Periférico de Bonastre, continuación del Macizo de Bonastre, al norte del Cabo Punta de la Mora. Transcurre además por toda la zona del litoral mediterráneo desde Tarragona hasta Torredembarra, afectando a importantes zonas naturales. En todas las zonas que abarca el modelo Antena, se ha definido un trazado único, salvo para las zonas 2 y 6 para cada una de las cuales se plantean dos alternativas diferentes (Alternativas A y B y Alternativas C y D, respectivamente) que dan lugar a 4 alternativas de trazado: Antena 1, Antena 2, Antena 3, Antena 4.

El modelo Conexión Directa discurre por la depresión costera del Camp de Tarragona, entre la alineación de la Cordillera Prelitoral Catalana y el mar Mediterráneo, y la conexión del Corredor Mediterráneo a la LAV se proyecta más al oeste, entre Perafort y el Morell. El trazado transcurre en su mayor parte en suelo industrial y rústico.

Con la opción Conexión Directa se desarrollan dos submodelos que, básicamente, corresponden a dos propuestas de ubicación de la estación central. Uno de ellos con la estación situada en el cruce del Corredor Mediterráneo con la línea actual Tarragona-Reus, enlace de Vila-seca (Estación A) y el otro, con la estación situada al sur del aeropuerto de Reus (Estación B). Cada uno de estos dos submodelos, combinados con dos ligeras variantes de trazado entre Cambrils y Vila-seca que discurren más al norte o al sur de la autopista A-7 (alternativas E y F, G y H dependiendo de la ubicación de la estación central), dan lugar a cuatro combinaciones posibles o alternativas de trazado:

Alternativas E y F con la estación A: denominadas respectivamente Conexión Directa 1 y Conexión Directa 2.

Alternativas G y H con la estación B: denominadas respectivamente Conexión Directa 3, Conexión Directa 4.

El estudio informativo selecciona la alternativa menos impactante desde el punto de vista ambiental mediante un procedimiento consistente en la identificación de los impactos potenciales del proyecto (utilizando

una matriz causa-efecto), localización de los impactos sobre el territorio, caracterización y valoración de cada uno de los impactos y propuesta de medidas correctoras. En la valoración de los impactos se tienen en cuenta aspectos medioambientales del medio afectado, socioeconómicos, de explotación ferroviaria y de vertebración del territorio así como la respuesta del impacto ante las medidas correctoras propuestas. El estudio concluye que el modelo Antena en su globalidad es más impactante que el modelo Conexión Directa por el efecto combinado de abrir nuevos corredores en la zona de mayor transcendencia ambiental y atravesar gran cantidad de municipios sin aportarles ningún beneficio socioeconómico directo y aparente.

En la valoración de las cuatro alternativas del modelo Conexión Directa, las diferencias en cuanto a puntuación global son poco significativas, por lo que se puede afirmar que no hay contraindicaciones importantes para cualquiera de ellas. No obstante, en el estudio se considera preferible, desde el punto de vista ambiental, la opción de acercar el corredor a la autopista con el fin de no fragmentar aún más el territorio y diluir el efecto barrera. Por tanto, la alternativa finalmente seleccionada en el estudio informativo es la denominada «Conexión Directa 4» que combina la situación de la estación central al sur del aeropuerto de Reus (estación B) y el corredor más cercano a la autopista (alternativa H).

En el informe de alegaciones se modifica la solución seleccionada en el estudio entre los pp.kk. 1+070-8+100 desplazando el trazado hacia el noroeste hasta hacerla coincidir con la denominada Conexión Directa 3 con el fin de evitar el impacto ambiental sobre el patrimonio histórico cultural y la fragmentación del territorio, además, se aleja el trazado de la zona de expansión de la población de Puigdelví haciendo discurrir el ramal de conexión a Lleida a través de la zona comprendida entre el núcleo de Puigdelví y el río Francolí.

Por tanto, en la alternativa finalmente seleccionada se prevé la continuidad del corredor Mediterráneo desde el final del término municipal de Cambrills, discurrendo por el sur del aeropuerto de Reus y enlazando con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en las proximidades de la localidad de Perafort. Para ofrecer un servicio adecuado de trenes regionales, la solución incluye la construcción de una estación al sur del aeropuerto de Reus y la remodelación de la actual estación de Vila-seca, además de la adaptación de la estación existente en Salou-Port Aventura a la nueva demanda de tráfico de viajeros. Asimismo, está prevista la ampliación a tres vías del tramo existente entre Vila-seca y Tarragona de manera que sea posible realizar los trayectos Tarragona-Almería y Tarragona-Barcelona en alta velocidad. Para dar servicio a las futuras demandas de mercancías la solución elegida prevé la remodelación de la actual estación de clasificación próxima a la estación de Tarragona y la Frontera Francesa así como entre Tarragona y Almería.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio de impacto ambiental se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Geología, geomorfología, edafología, climatología, calidad del aire, hidrogeología, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje y medio socioeconómico.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: el río Francolí como eje vertebrador de las aguas superficiales de la mayor parte del área estudiada que recibe abundantes afluentes por cada margen, destacando entre ellos el río Glorieta por su caudal permanente y el río Gaià que actúa como principal colector de las aguas superficiales; los barrancos y torrentes ya que mantienen la posibilidad de recuperar una vegetación natural y juegan un importante papel de corredor natural fundamental en una zona tan fragmentada; la existencia de importantes yacimientos arqueológicos y elementos arquitectónicos catalogados (algunos de ellos declarados Bien Cultural de Interés Nacional o Patrimonio Mundial) elementos del patrimonio cultural fruto del antiguo poblamiento de las comarcas tarraconistas, algunos de los cuales pueden verse afectados por el proyecto; la presencia de palmito o margalló («*chamaerops humilis*») de forma puntual en la Vinadera (entre Vila-seca y Reus), única especie protegida incluida en el anexo 2 de la Orden de 5 de noviembre de 1984, de la Generalitat de Cataluña sobre protección de plantas

de la flora autóctona amenazada; la presencia de anfibios estrictamente protegidos incluidos en el anexo IV de la Directiva Hábitats («*Hyla merioionalis*», «*Alytes obstetricans*», «*Pelobates cultripipes*» y «*Bufo calamita*») y la presencia de tortugas y erizos que se encuentran en la categoría máxima de protección (anexos II y IV de la Directiva Hábitat).

El inventario ambiental identifica las áreas que conviene preservar entre las que se encuentran: Rasa del Mas de Sostres, la Vinadera, Barranc del Mas Calvó, Riera de Riudoms o de Maspujols, Balsas cercanas al Mas del Baiges, la Riera del Regueral, Río y desembocadura del Francolí, sector del río Glorieta y Barranc de Camp.

Los mayores impactos se producen en aquellas zonas donde se prevé la creación de nuevos trazados, donde el impacto paisajístico será grande por las características de la rasante, que implica la creación de importantes terraplenes y desmontes en trinchera así como la construcción de algún viaducto. Los préstamos y vertederos necesarios para la obra también pueden originar consecuencias negativas en el paisaje. Otro de los grandes impactos previsibles es el efecto barrera que puede suponer la infraestructura en las comunicaciones así como la afección a los importantes yacimientos existentes en el trazado. Es también importante el impacto derivado de la ocupación del suelo en su mayoría agrícola contribuyendo a una mayor fragmentación, pérdida de carácter rural y abandono de algunas fincas. Fuera de Tarragona el entorno inmediato del corredor ferroviario no contempla ninguna población directamente ocupada aunque en todo el ámbito de conexión existen poblaciones próximas al trazado y frecuentes casas existentes para uso agrícola, como segunda residencia o como vivienda habitual.

El estudio de impacto ambiental establece las medidas preventivas y correctoras para cada uno de los impactos identificados, tanto en la fase de obra como en la fase de explotación, y entre las que cabe destacar: protección de cultivos mediante riegos para el control de la emisión de polvo y partículas; utilización de barreras de retención de sedimentos en fase de obra; construcción de balsas de decantación en las zonas en las que se prevé construir túneles; establecimiento de un plan de obra; drenaje de las aguas de escorrentía superficial hacia los drenajes naturales de las cuencas; construcción de obras de drenaje transversal en todos los puntos en los que el trazado intercepta ríos, rieras y barrancos y su acondicionamiento como pasos de fauna; revegetación de todos los taludes para evitar procesos erosivos, mediante hidrosiembras y plantaciones; restauración de riberas mediante procesos de revegetación; jalonamiento de los recursos inventariados a proteger, como son los hábitats de interés, yacimientos y patrimonio arquitectónico, espacios naturales, etc; estudio acústico y vibratorio a nivel de proyecto constructivo; limitación del periodo de obra en épocas de reproducción y cría; medidas de prevención de incendios forestales; reposición de servidumbres de paso y servicios afectados y supresión de todos los pasos a nivel; y gestión de préstamos y vertederos y recogida selectiva de residuos.

La valoración de los impactos que se lleva a cabo en el estudio de impacto ambiental, concluye que, con la aplicación de las medidas correctoras propuestas y teniendo en cuenta la capacidad de acogida que muestra el medio al proyecto debido a las grandes transformaciones realizadas por el hombre con anterioridad, se puede rebajar el impacto global asociado al proyecto hasta un nivel de compatible/moderado en el caso de las alternativas asociadas al modelo Conexión Directa y hasta un nivel entre moderado/severo y severo en el caso de las alternativas asociadas al modelo Antena.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que garantizará el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública del proyecto de «conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa» se han recibido un total de 86 alegaciones.

Los aspectos ambientales más significativos de las alegaciones presentadas, son los que se describen a continuación:

La Diputación Provincial de Tarragona como coordinadora de la Comisión de seguimiento del Acuerdo Institucional del Camp de Tarragona y su área de influencia, presenta una alegación en la que manifiesta su conformidad con la alternativa seleccionada y solicita:

Ubicar una estación en La Secuita/Perafort sobre la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa con el máximo número de servicios y dotada de los accesos viarios suficientes desde el conjunto del territorio del Camp de Tarragona y su área de influencia.

Ubicar una estación intermodal de ancho UIC, ibérico y de la terminal de pasajeros del aeropuerto, al sur del aeropuerto de Reus.

Ubicar el ramal de conexión del enlace dirección Lleida por el oeste del núcleo de Puigdelví y rebajar la rasante del ramal este de conexión con la LAV.

Acercar el ancho de vía internacional UIC a los polígonos industriales posteriores al aeropuerto.

Alejar las vías el máximo posible del núcleo de Constantí.

Estudiar el destino de la vía de Puigdelví a la estación cruce de Roda de Barà a partir de la solución que se adopte para la salida de mercancías hacia el norte para que no afecte las poblaciones.

Dotar la estación de mercancías ubicada en el polígono industrial de Constantí de ancho ibérico y ancho UIC.

Respetar todos los caminos rurales, garantizando los accesos a los mismos.

Adoptar garantías acústicas, visuales y de respeto al entorno.

El Consell Comarcal del Tarragonés ratifica el acuerdo de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo Institucional del Camp de Tarragona y de su área de influencia y consideran que adicionalmente se debería:

Acondicionar la vía y mejorar la seguridad del trazado entre el polígono norte petroquímico y la estación de contenedores de Constantí.

Suprimir los pasos a nivel existentes y mejorar y ampliar los que son a distinto nivel.

Desmantelar el corredor de la costa, acondicionar la vía Reus-Roda de Barà y desmantelar la vía entre Puigdelví y la estación de Roda.

La Dirección General del Patrimonio Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya solicita que se tomen las medidas necesarias para garantizar la protección y conservación de los tres monumentos declarados Bien Cultural de Interés Nacional y Bien de Interés Cultural existentes cerca de la traza:

Mas Calvó de Reus.

El Castillo de Vila-Seca.

Anfiteatro de Tarragona.

La Direcció General de Patrimoni Natural i del Medi Físic. Departament del Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya propone una serie de medidas correctoras, preventivas y de seguimiento. Considera como mejor trazado el seleccionado en el estudio informativo aunque estima insuficiente la valoración de los impactos sobre el patrimonio cultural.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques considera inaceptables, desde el punto de vista de integración en el territorio:

Impacto de los ramales de enlace sobre Puigdelví.

Afección sobre el colegio de Constantí y falta de continuidad entre la población y el cementerio.

Salto de carnero en ramal de acceso a Port Aventura.

En la alegación se solicita también los siguientes puntos:

Aunar en un punto de la estación central de altas prestaciones, las cercanías y la terminal aeroportuaria.

Eliminar 3.ª vía Vila-seca-Tarragona y ramal UIC a Port Aventura sustituyéndolo por implantación de vías de ancho mixto y material móvil bitensión.

Nuevo ramal de ancho mixto Tarragona-Port Aventura de uso exclusivo de mercancías en el tramo actual Port Aventura-Tarragona.

Pasar a vía mixta el tramo Tarragona-Reus y su continuidad hasta Roda de Barà.

Implantar ancho UIC del Corredor Mediterráneo hasta Tortosa/L'Aldea.

Situarse al oeste del núcleo urbano de Puigdelví el ramal de conexión con la LAV en dirección a Llérida y bajar de cota el ramal en dirección a Barcelona.

Desmantelamiento de la línea actual desde Port Aventura hasta L'Hospitalet de l'Infant una vez entre en servicio el nuevo.

La Agencia Catalana del Agua realiza un inventario de los cursos fluviales de la zona (ríos, barrancos, rieras, etc.) que se verán afectados y que deberán tenerse en cuenta en el diseño del drenaje. Indica que en el proyecto se tendrá en cuenta la delimitación de las zonas inundables y el carácter torrencial de la zona de estudio debido a su clima mediterráneo litoral, representado por el fenómeno de la gota fría.

El informe presentado ofrece una serie de datos exhaustivos de los caudales de los ríos, que pueden servir de base para conocer el orden de su magnitud.

El Ayuntamiento de Cambrils manifiesta su conformidad con el trazado proyectado en el estudio informativo y solicita la cesión al ayuntamiento,

previa desafectación de los terrenos de la actual vía férrea de la costa mediterránea.

El Ayuntamiento de Constantí impugna totalmente la alternativa seleccionada, proponiendo una modificación de trazado viable técnicamente con el fin de evitar los graves impactos que la alternativa seleccionada provocará en el término municipal:

Construir un tramo de túnel a la altura del casco urbano de Constantí, con el fin de reducir el impacto de la trinchera prevista en el estudio informativo.

Alejar el trazado de la población, colocando la vía férrea más hacia el norte.

Mejorar el funcionamiento de las dos rotondas existentes entre la T-7211 y la T-721, evitando interferencias con el talud de la vía.

Disponer ancho UIC entre Perafort y la estación de contenedores del polígono industrial Francolí.

Doblar la vía a su paso sobre la carretera de Reus a Constantí mediante dos cajones o un viaducto.

El Ayuntamiento de La Pobla de Montornès manifiesta que el impacto sobre el municipio producido por las tres líneas que lo atraviesan es severo: Roda de Barà-Picamoixons, Roda de Barà-Reus y LAV por ello exige:

Construcción de un apeadero en la línea Roda de Barà-Picamoixons, en concreto en las urbanizaciones Castell de Montornès y Flor de Almendro.

Supresión definitiva de los pasos a nivel y mejora de los pasos existentes.

Desafectación de la vía Roda de Barà-Reus (fuera de servicio) y reconversión de la misma en acceso viario o bien en «vía verde».

El Ayuntamiento de Mont-roig del Camp solicita:

Que se agilice el desmantelamiento de la actual vía entre Vandellòs y Hospitalet de l'Infant y Salou.

Cesión a titularidad municipal de los terrenos actuales del ferrocarril, para destinarlos a dominio y uso público como vía verde, previa desafectación y desmantelación de la vía actual y recuperación de la situación de cota previa a la construcción de la vía.

El Ayuntamiento de Perafort impugna totalmente la alternativa seleccionada, proponiendo una modificación de trazado viable técnicamente y que evite los gravísimos impactos que la alternativa seleccionada provocará en el término municipal.

Solicita:

Construir un tramo de túnel o falso túnel en los ejes 18 y 19 del ramal corredor-Barcelona con el fin de reducir el impacto de la trinchera prevista en el estudio informativo.

Alejar el trazado de la zona de expansión de la población colocando la vía férrea junto a la terraza fluvial a una altura que permita una mejor integración en el paisaje.

Reducir la afectación en la llanura entre Puigdelví y Perafort, evitando la concentración de estructuras y favoreciendo el desarrollo futuro de ambos núcleos.

Mejorar las opciones de tráfico ferroviario disponiendo ancho UIC entre Perafort y la estación de contenedores del polígono industrial Francolí.

El Ayuntamiento de Reus manifiesta que es necesario proceder a la formalización de un Convenio Marco entre las diferentes administraciones y estructurar un nuevo marco para la planificación y gestión concertada de las distintas actuaciones de infraestructuras. Manifiesta su conformidad a la alternativa seleccionada pero considera necesario deprimirla o soterrarla a su paso por el municipio y propone salvaguardar al máximo la actual red de caminos, mejorar las medidas correctoras, estructurar los accesos viarios a la estación Central e intermodal desde la autovía Tarragona Reus y definir un eje de ancho UIC para mercancías que no pase por la estación central.

El Ayuntamiento de Roda de Barà alega que el corredor proyectado implicará un incremento importante del tráfico ferroviario ya que existen el término municipal tres líneas férreas que lo atraviesan: Roda de Barà-Picamoixons, Roda de Barà-Reus (fuera de servicio) y línea tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

El conjunto de estas infraestructuras ocasiona un enorme impacto ambiental y origina una gran división territorial por lo que propone se tengan en cuenta las siguientes medidas:

Solucionar el paso a nivel existente en el municipio mediante un paso inferior o un sistema de barreras automáticas.

Cesión de las instalaciones de la estación Roda de Barà-Bonastre, fuera de servicio, al ayuntamiento para su rehabilitación.

Desafectar la vía Roda de Barà-Reus, reconvirtiéndola en acceso viario.

El Ayuntamiento de Salou propone:

Construir una nueva estructura que permita utilizar el trazado actual a los ramales de conexión con la estación Salou-Port Aventura y revisar el diseño de la estación propuesta.

Realización de un nuevo ramal de conexión con al red ferroviaria dirección Tarragona-Barcelona.

Deprimir la plataforma de los ramales al efecto de permitir la continuidad del vial Cambrills-Salou hasta la Avda. Pere Molas.

Solicitar la inversión del 1 por 100 cultural para Salou.

Una vez desmantelada la vía férrea de la Costa Mediterránea, solicita que dichos terrenos pasen a ser de titularidad municipal para destinarlos a dominio y uso público.

El Ayuntamiento de Tarragona establece una alegación común de los municipios afectados en la cual se pronuncian favorable a:

Propuesta del trazado Conexión Directa para el término municipal de Tarragona.

Trazado costero por el término municipal de Tarragona.

Soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por la fachada marítima de Tarragona y sus accesos al puerto con la adecuación de la estación a las necesidades operativas y funcionales de un servicio de cercanías, ancho ibérico dirección este-oeste y otras prestaciones (ancho internacional, dirección oeste).

El Ayuntamiento de Valls (Tarragona), el Ayuntamiento de la Secuita, la Associació d'empresaris i industrials del polígon Industrial de Valls así como otras asociaciones de este polígono industrial manifiestan su conformidad con la alternativa seleccionada, salvo en la ubicación de la estación central, cuyas funciones deberían de ser asumidas por la Estación de Perafort-La Secuita. Consecuentemente, solicita la mejora de servicios de transporte convencional de carácter regional e interurbano del Camp de Tarragona y la mejora de la accesibilidad y movilidad a la estación a través de la red convencional de ferrocarril y carreteras.

Existe una propuesta común realizada por los representantes de las diversas asociaciones, cámaras de comercio, fundaciones del Camp de Tarragona y asociaciones de vecinos, entre las que cabe destacar la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valls y la Associació d'empresaris del Polígon Industrial de Valls en la cual se manifiestan los problemas asociados a una estación al sur del aeropuerto de Reus y se solicita que la estación ferroviaria central e intermodal del Camp de Tarragona, se sitúe, en Perafort-La Secuita, por encontrarse en el centro del Camp de Tarragona, rodeada de las comarcas del Tarragonés, Baix Camp, Alt Camp, una vertiente del Baix Penedés y la Conca de Barberá, así como de una amplia zona industrial de Valls.

El Ayuntamiento de Vila-seca manifiesta su conformidad con la alternativa seleccionada que anula el trazado del Subtramo II del tramo Vandellós-Tarragona y considera más favorable la ubicación de la estación central de la opción A (enlace Vila-seca). Estima necesario introducir las modificaciones y correcciones siguientes:

Soterramiento del tramo comprendido entre los pp.kk. 5+465-6+470 con el fin de reducir el efecto barrera entre dos núcleos urbanos del mismo municipio (Vila-seca y la Plana).

Supresión de un tramo de la actual línea ferroviaria Tarragona-Salou.

Continuidad de caminos municipales mediante la previsión de pasos superiores e inferiores.

Previsión de un andén de acceso a la línea de ancho UIC que transcurre por la estación de Vila-seca.

En la alegación se informa sobre los servicios afectados que deben ser repuestos, se solicita que se mitiguen una serie de afecciones ambientales de contaminación acústica (Castillo de Vila-seca) y preservación del patrimonio cultural y se hacen consideraciones y nuevas propuestas sobre los ramales de conexión con la estación de Port Aventura.

El Ayuntamiento de Vinyols i els Arcs manifiesta su conformidad con el trazado propuesto y propone un nuevo trazado del camino de San Juan que implica la construcción de un nuevo puente sobre la A-7. Una vez finalizado el Corredor Mediterráneo, solicita la cesión de terrenos de la línea entre Valentí y l'Hospitalet de L'Infant y Salou a titularidad municipal para destinarlo a dominio y uso público, previa desafectación, desmantelación y recuperación de la situación de cota previa a la construcción de la vía.

La Associació Empresarial Química de Tarragona y diferentes empresas situadas en el polígono sur de Tarragona y en el complejo industrial TAQSA, manifiestan que los terrenos en los que están ubicadas las instalaciones de sus empresas quedan afectados, en su mayor parte, por el trazado de conexión de la estación de Vila-seca con la de Port-Aventura, por lo

que resultan prácticamente inutilizables para el mantenimiento y desarrollo de su industria. Consideran que el polígono industrial queda altamente fragmentado y dañado y estiman necesario que se realice un estudio técnico pormenorizado en el que se determine las posibilidades de mantener instalaciones ya existentes o la necesidad de recolocación de alguna de ellas.

Hay varias alegaciones, tanto de organismos oficiales como de particulares, en las que se plantean la limitada funcionalidad del ramal proyectado para unir la estación de Vila-seca con la futura estación de Port Aventura debido a la proximidad de la estación de Vila-seca y a las previsibles dificultades de trazado y afectaciones que puede conllevar.

25268 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Entubación subterránea del cauce de riego la Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens, término municipal de Termens (Lleida)», del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida)» se encuentra comprendido en el apartado c del grupo I del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 2 de octubre tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida)» consiste fundamentalmente en la sustitución de la actual acequia de riego por una tubería de hinca de hormigón armado de 723 metros de longitud y 1200 milímetros de diámetro, consiguiendo un ahorro en el consumo de agua y mejorando la eficiencia de la red de distribución. Las obras en esencia son: excavación de tres pozos de ataque (a la entrada, intermedio y a la salida), construcción de túnel y simultáneamente colocación de tubería, construcción de arqueta visitable para pozo de salida y tapado de pozos de anclaje con tierras seleccionadas procedentes de la excavación.

Según se indica en la memoria resumen remitida por el promotor, el trazado de la tubería discurrirá por debajo de caminos existentes en su mayor parte por lo que será mínima la afección a la vegetación. Igualmente, se minimizarán los movimientos de tierra, trasladando a vertedero solo los materiales no utilizados.

La Dirección General de Boscos i Biodiversitat, Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha emitido Resolución sobre el proyecto del asunto con fecha 9 de agosto de 2002 en la que hacen las siguientes consideraciones:

El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de espacios de interés natural, aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, ni hábitat de interés comunitario prioritario de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE y 97/62/CE.

El proyecto no se ajusta a los supuestos previstos en el anejo I del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental de la Generalidad de Cataluña.

La ejecución del proyecto no representa un impacto ambiental significativo y no supone ninguna afección directa o indirecta sobre espacios con formaciones naturales de interés botánico o faunístico, ni zonas de gran valor patrimonial y cultural, así como tampoco áreas de gran densidad demográfica.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.