

1707

RESOLUCIÓN de 13 de diciembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Ramal Castellbisbal Papiol-Mollet Sant Fost, adecuación de la línea para tráficos de ancho internacional y ancho ibérico»

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 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, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su Anexo III.

El proyecto «Ramal Castellbisbal Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la línea para tráficos de Ancho Internacional y Ancho Ibérico» se encuentra encuadrado en el apartado 7.c del referido Anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Los objetivos de esta actuación son la conexión de la nueva línea de Alta Velocidad con el corredor del Vallés en sentido hacia y desde la Frontera Francesa y con la estación de mercancías de Llagosta, además de la mejora de las conexiones de la línea de Port Bou con el corredor del Vallés en ancho ibérico.

La actuación se desarrolla en los términos municipales de Santa Perpétua de Mogoda, la Llagosta y Mollet del Vallés, en la provincia de Barcelona.

El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles.

2. *Tramitación y consultas*

De acuerdo con el artículo 1.5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 21 de abril de 2006, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 9 junio 2006, consultó a los siguientes organismos y entidades:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Agencia Catalana del Agua	X
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya	X
Dirección General de Patrimonio Cultural, Departamento de Cultura, Generatitat de Catalunya	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Generalitat de Catalunya	X
Ayuntamiento de La Llagosta	X
Ayuntamiento de Mollet del Vallés	-
Ayuntamiento de Santa Perpétua de Mogoda	X

Del resultado de las respuestas recibidas con contenido ambiental cabe destacar lo especificado por los siguientes organismos:

Agencia Catalana del Agua: Estima que el proyecto constructivo ha de incluir los aspectos siguientes:

Cuencas afectadas por el proyecto.

Capacidad de los viaductos para desaguar el Q_{500} .

Cumplir con los requisitos establecidos por la Agencia Catalana del Agua (Recomendaciones Técnicas para los estudios de inundabilidad de ámbito local y las Recomendaciones Técnicas para el diseño de infraestructuras que interfieren con el espacio fluvial) o cualquier otra normativa que pueda ser de aplicación.

Tipo de cimentación de los viaductos.

Afecciones que se generarán al Río Besós debido a la presencia de la LAV de Barcelona-Frontera Francesa.

Con fecha 30 de noviembre de 2006 tiene entrada en la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, un segundo informe remitido por la Agència Catalana de l'Aigua, en el que se indica lo siguiente:

La estructura consistente en un viaducto que se ubica entorno al P.K. 0+523 A 0+743 del eje 1 (ramal Castellbisbal-Port Bou de ancho ibérico), que se dispone en paralelo al ya existente de la actual línea Papiol-Mollet, sobre la riera de Caldes, se considera correcta.

Las O.D.T. de nueva construcción correspondientes a la fase 1 se consideran correctas.

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad, Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya: Considera necesario que se desarrollen en el proyecto constructivo los siguientes aspectos:

Establecer las medidas de protección acústica pertinentes con objeto de dar cumplimiento a la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

Definir en el proyecto medidas correctoras que aseguren la integración paisajística de la obra, como por ejemplo la ejecución de trabajos de restauración vegetal en terraplenes y también en las zonas que queden entre las actuaciones del proyecto y las infraestructuras existentes.

Estudiar las afecciones sobre las aguas superficiales y subterráneas motivadas por la ejecución de la obra y establecer las medidas preventivas o correctoras pertinentes.

Dirección General de Patrimonio Cultural, Departamento de Cultura, Generatitat de Catalunya: Una vez consultados los inventarios de Patrimonio Arqueológico y Arquitectónico del Departament de Cultura, existen diversos yacimientos que quedan próximos a los ramales proyectados y por consiguiente se considera necesaria la realización de un seguimiento arqueológico de los trabajos de saneo del terreno y de los materiales extraídos, medida que sí recogía el proyecto constructivo original de la Nueva conexión del ferrocarril en el nudo de Mollet del Vallés en el capítulo 5 «Propuesta de medidas correctoras a introducir en el nuevo proyecto».

Por todo esto l'Area de Coneixement i Recerca de esa Dirección General informa favorablemente la Propuesta de conexión en el nudo de Mollet. Ramal Castellbisbal Papiol-Mollet Sant Fost. Adecuación de la línea para tráficos en Ancho internacional y Ancho ibérico en los términos municipales de Mollet del Vallés (Vallés Oriental) y Santa Perpétua de Mogoda (Vallés Occidental) en todo aquello que es de su competencia, y siempre y cuando se lleve a cabo la medida propuesta anteriormente.

Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya: Expresa su conformidad con la nueva propuesta de conexión en el Nudo de Mollet.

Ayuntamiento de La Llagosta: Considera que han de incluirse las determinaciones relativas a:

Resolver la continuidad de los caminos rurales.

Garantizar corredores ecológicos, plantación de vegetación de ribera y resolución cursos de agua.

Protección del acuífero.

Prolongar el tramo en viaducto, 100 m, en el cruce con la línea de ferrocarril existente.

Redacción de un programa de vigilancia ambiental para seguimiento y control de las medidas preventivas y correctoras durante un mínimo de tres años después de la finalización de las obras.

Ayuntamiento de Santa Perpétua de Mogoda: estima necesarias las siguientes actuaciones:

La implementación de barreras sónicas en el suelo urbano y urbanizable.

Las protecciones en materia de seguridad y de limitación del acceso de la línea.

La consolidación de las escorrentías de los taludes y la previsión de la correcta permeabilidad entre ambos lados de la línea.

Prevenir un paso inferior en el eje de la futura estación para conectar los dos lados de la línea.

También habrá que tener en cuenta las infraestructuras de aparcamiento que requerirá la estación, en los suelos públicos municipales adecuados.

3. *Análisis según los criterios del Anexo III.*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto:

Las actuaciones consisten fundamentalmente en:

Duplicación del tramo final de la línea Papiol-Mollet, concretamente en los pp.kk. 23/193 y 26/023 (2,8 km de longitud aproximadamente), que actualmente cuenta con plataforma para vía única.

Ejecución de los ramales necesarios para la conexión de la línea Papiol-Mollet con la línea Barcelona-Port Bou (ancho ibérico), con la estación de mercancías de La Llagosta, y con la nueva Línea de Alta Velocidad Barcelona-Frontera (ancho UIC), ramales que conformarán el nuevo Nudo Ferroviario de Mollet.

Reconversión de la vía doble resultante entre el nudo de Castellbisbal y el nuevo Nudo de Mollet al sistema de vía con tres carriles (vía de ancho mixto), apto para permitir el paso tanto de las circulaciones de ancho ibérico como las de ancho UIC.

Mejora de las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea completa Papiol-Mollet que permitan aumentar la capacidad de la línea hasta las 14 circulaciones por hora y sentido, como mínimo.

Este proyecto se desarrolla próximo a una zona del trazado perteneciente al Proyecto de Construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

La consecución del proyecto lleva asociado el acopio de material para la realización de terraplenes, y la producción de áridos en la realización del falso túnel.

Ubicación del proyecto:

Las actuaciones se localizan en los términos municipales de Santa Perpètua de Mogoda, la Llagosta y Mollet del Vallés, en la provincia de Barcelona, Comunidad Autónoma de Cataluña. La actuación se desarrolla fundamentalmente sobre suelo no urbanizable, cruzando en una ocasión el cauce de la riera de Caldes, y situándose próximo al cauce del río Besós. La zona en general sufre una fuerte antropización.

Características del potencial impacto:

Las principales afecciones que se pueden dar por el desarrollo de la actuación son: el incremento de las emisiones sonoras en las zonas habita-

das más próximas, la afección a la hidrología superficial por realización de obras en la proximidad de los cauces, además de la afección a la hidrología subterránea especialmente por la creación de un falso túnel, el cual puede afectar al nivel freático, y por último, el impacto paisajístico que supondrá la realización del proyecto por la creación de terraplenes y viaductos principalmente. El promotor ha previsto el tratamiento preventivo y corrector de estos posibles impactos, incluyendo medidas como la implantación de pantallas acústicas en las zonas que así lo requieran, o la previsión de medidas correctoras específicas para la recuperación de la zona de préstamos. Según especifica el promotor, las excavaciones que puedan afectar al nivel freático seguirán las recomendaciones e instrucciones que establezca la Agència Catalana del Agua

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 12 de diciembre de 2006, se concluye que el proyecto es viable ambientalmente al no observarse impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 13 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

