

El efecto barrera en los flujos de aguas es uno de los efectos potenciales más importantes que se pueden producir y provocar un aumento de los riesgos de inundación en la zona. Los procesos de recarga de los acuíferos pueden reducirse por la impermeabilización de superficies y el desvío de las aguas de escorrentía de la carretera.

La desviación temporal o permanente de caudales puede producir un cambio en los sistemas de escorrentía y alterar los procesos locales de erosión-sedimentación.

La calidad de las aguas puede verse afectada tanto durante la fase de obras como en la explotación. En la primera, los principales parámetros que pueden modificarse son los sólidos disueltos y los nutrientes (debido a los movimientos de tierras) y a las grasas e hidrocarburos (por vertidos accidentales en las zonas de almacenamiento y maquinaria pesada). Durante la explotación, los principales contaminantes son los derivados de la deposición de las emisiones atmosféricas, principalmente partículas y plomo, y los de conservación de la vía, que incluyen herbicidas. El arrastre de estas sustancias por las aguas de escorrentía y su incorporación a los cursos fluviales puede ocasionar cambios en la calidad de las aguas.

Dado que se trata de una variante que discurre muy próxima al trazado actualmente existente, con un diseño adecuado se garantiza que en la fase de explotación no se produce incidencia nueva alguna. Únicamente eventuales efectos indeseados derivados de actuaciones durante la construcción podrían llegar a ser permanentes.

Como aspectos integrables en el diseño deben ser retenidos dos únicos puntos desde el punto de vista hidrológico medioambiental: Incidencias en el proceso erosivo y en el discurrir de las avenidas.

En el caso presente en el diseño de la obra se han tenido presentes adecuadamente los criterios ambientales, en base a:

a) Se han realizado estudios de detalle para las obras de desagüe, con un diseño apropiado que garantiza la integración de los caudales en los cauces naturales sin producir erosiones o agravamientos, y esto referido tanto a los cruces de caudales existentes como a los propios desagües del drenaje del firme.

b) Han sido analizados correctamente los caudales de diseño de los pasos de agua, con un período de retorno adecuado en función de la obra.

Como consecuencia no existe impacto negativo apreciable.

Por otra parte el resto de aspectos no tienen incidencia práctica en el caso analizado dadas tanto la inexistencia real de acuíferos en la zona, como la muy baja calidad de las aguas que discurren por el río Cuerpo de Hombre, unidas a la ya señalada limitación temporal de los nuevos impactos, asociados únicamente al proceso constructivo.

El nivel de productividad de los suelos, en general, se puede considerar bajo, es decir, suelos adecuados para pastos, repoblación forestal y recreo. La actividad económica se caracteriza por la fuerte implantación del sector secundario, principalmente de la industria textil del municipio de Béjar, contrariamente a lo que sucede en los municipios de Cantagallo y Puerto de Béjar en los que existe una fuerte dependencia de la agricultura y de la ganadería.

Existen en la zona una serie de vías pecuarias que se deben tener en consideración, entre ellas caben destacar por su proximidad al proyecto: La «Colada de Baños o Romana», en el término municipal de Puerto de Béjar y la del «Cordel Merinera», en el municipio de Béjar.

Asimismo, se conoce la existencia de restos arqueológicos en los términos municipales de Béjar y Puerto de Béjar.

Del resultado del análisis efectuado no se han encontrado impactos de gran magnitud, habiéndose clasificado como relativamente significativos únicamente tres impactos negativos sobre la geología, suelos y vegetación, como son, las canteras y áreas de vertidos, la pérdida de suelo vegetal y las afecciones a las zonas húmedas, que se consideran irreversibles solamente en zonas muy localizadas por las que discurre el trazado, siendo reversibles en las zonas adyacentes a éste con las medidas correctivas proyectadas.

Con relación a estos impactos el Estudio de Impacto Ambiental plantea las siguientes medidas correctoras:

Restauración de canteras y áreas de vertido.

Acopio de suelos vegetales y reextendido en áreas adyacentes al trazado.

Reducir al mínimo la destrucción de praderas húmedas.

Análisis del contenido

Con carácter general, el estudio puede considerarse adecuado, si bien en la identificación de posibles impactos y el establecimiento de las medidas correctoras se podría haber realizado un análisis más profundo y concreto, dado el nivel de información del proyecto.

No se contempla la localización de vertidos y de instalaciones auxiliares.

ANEXO IV

Resultado de la información pública

Sometido al trámite de información pública el Estudio de Impacto Ambiental, no se han presentado alegaciones durante el plazo establecido.

4286

RESOLUCION de 23 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado de la variante de la CN-II de Madrid a Francia, por Barcelona. Autovía del Baix Llobregat. Tramo Martorell-Cinturón Litoral. Provincia de Barcelona.

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 23 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado de la variante de la CN-II de Madrid a Francia, por Barcelona. Autovía del Baix Llobregat. Tramo Martorell-Cinturón Litoral. Provincia de Barcelona, de la Dirección General de Carreteras

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

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 23 de enero de 1991 a la Dirección General de Política Ambiental, el proyecto de trazado de la autovía.

El proyecto de trazado fue aprobado técnicamente el 19 de febrero de 1991 y consiste en la definición de la variante de la CN-II entre Martorell y el Cinturón Litoral.

El Anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

Recibida la referida documentación, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental con fecha 13 de mayo de 1991 dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el Anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, éste fue sometido conjuntamente con el proyecto de trazado, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 28 de marzo de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del referido Estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

Con fecha 11 de marzo de 1992 se completó el expediente a que se refiere el artículo 16 del Reglamento.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real

Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el proyecto de trazado de la variante de la CN-II de Madrid a Francia por Barcelona. Autovía del Baix Llobregat. Tramo Martorell-Cinturón Litoral.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y consideradas las características que presenta la zona afectada por el proyecto de trazado, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que el proyecto sea ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial.—Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, el servicio, al nivel actual como mínimo, de la CN-243 de Martorell-Olesa-Sabadell, así como de los caminos rurales y vías de paso existentes, que finalmente atraviese. En caso de adoptarse, bien la solución I o la solución III, en el tramo inicial de la variante, se dotará a la barriada de Can Bros de una vía de paso que evite su aislamiento de Martorell.

2. Riesgos de Avenidas:

a) Con objeto de determinar las zonas potencialmente inundables en Martorell y prevenir tal efecto, proponiendo las características del encauzamiento necesarios de los ríos Llobregat y Anoia, se analizará, mediante ensayo en modelo reducido, el efecto de las pilas del viaducto de «La Rescosa» (O.F. 15.5) sobre los niveles de avenida de 4.000 metros cúbicos por segundo en el río Llobregat y río Anoia, en las dos situaciones siguientes:

- A) Considerando el efecto de la presa Sedó.
- B) Considerando la eliminación de esta presa.

b) Las rieras laterales a que se refiere la condición 3 se encauzarán hasta el nivel de avenida de 4.000 metros cúbicos por segundo.

c) Las aguas de las escorrentías urbanas de Sant Andreu de la Barca, Pallejá y Sant Viçent dels Horts, que queden por encima del nivel de avenida a que se refiere el punto anterior más el gradiente de cálculo adecuado para su transporte, se dirigirán a las rieras laterales.

Para las aguas por debajo de los niveles de desagüe del párrafo anterior se definirán colectores con desagüe aguas abajo de la presa de derivación de caudales de la Comunidad de Regantes del Canal de la Derecha.

d) Para el desagüe de los terrenos agrícolas se procederá de igual forma que en el punto c) anterior.

3. Desagüe de Rieras.—Con objeto de prever el correcto drenaje y evacuación de aguas y material de arrastre transportado por las rieras en condiciones de lluvias torrenciales, se cumplirá lo siguiente:

a) Las obras de paso al río de las rieras laterales, interceptadas por la Autovía, entre ellas los Torrentes de Salzers, del Fondo, Can Canals, dels Ases, Corberá y de Casal de la Barca —Canal de FECSA— así como las rieras de Palau, Cervelló y Torrellas, se situarán previendo el desagüe de las mismas, al río Llobregat, formando un ángulo de confluencia no inferior a 120 grados. Estas obras de paso se proyectarán con vanos de luces no inferiores a 10 metros y los paramentos de los estribos serán paralelos a la dirección del desagüe.

b) Por el servicio de mantenimiento de la nueva vía, deberán articularse medidas de inspección y vigilancia periódica, especialmente, cuando el Servicio Meteorológico anuncie riesgo de fuertes lluvias e inmediatamente después de las descargas torrenciales.

c) No se acumulará, ni siquiera temporalmente, materiales procedentes de movimientos de tierras, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en los cauces y vías de drenaje anteriormente señaladas, ni en ninguna otra del sistema hidrográfico de la cuenca del río.

4. Protección de los sistemas hidráulicos.—Se definirá la reposición de los que resulten afectados, entre ellos:

Colector de salmueras del río Llobregat.

Colector de vertidos industriales de SOLVAY.

Colectores del sistema de saneamiento de Sant Feliú de Llobregat.

Colectores de Sant Andreu, de la Barca, Palleja y Sant Viçent dels Horts.

Conducción de derivación de caudales Rubí-Anoia.

Arteria de abastecimiento metropolitano diámetro 2,40.

Canal colector de la Autopista A-2.

Canal Sedó.

Canal de Regantes de la Derecha del río Llobregat.

Canal de la Infanta.

Red de abastecimiento secundaria metropolitana o municipal.

Se respetarán, o en su caso repondrán, los pozos de captación de agua potable del municipio de Corberá de Llobregat y demás que pudieran verse afectados, así como los accesos a los mismos.

5. Prevención de la erosión.—Con objeto de evitar los riesgos de erosión y asegurar la estabilidad superficial del terreno, principalmente en situaciones de lluvias torrenciales, se definirán concretamente, en el Proyecto de Construcción, las medidas de prevención y protección frente al mencionado riesgo.

Entre estas medidas deberán contemplarse:

Canalizaciones en cabecera de taludes para la recogida de agua de escorrentía, y bermas intermedias que posibiliten la plantación y progreso de especies vegetales, dotadas de las correspondientes bajantes y colectores.

Obras de mampostería y empleo de geotextiles, mallazo, etc. en superficies de alta susceptibilidad a la erosión.

6. Protección del suelo:

En caso de preverse la necesidad de utilizar materiales de características no presentes en los desmontes o dragado de la obra, se definirá la localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos requeridos.

Dado que el proyecto prevé 5.156.100 metros cúbicos de desmonte en suelo, 958.927 metros cúbicos de desmonte en roca, 1.360.443 metros cúbicos de dragado del río y 4.653.314 metros cúbicos de terraplén, se localizará y definirá la ubicación, tratamiento a realizar, forma y características finales de las escombreras y vertederos que albergarán el elevado volumen de tierra sobrante y demás residuos generados durante la obra. En todo caso, no podrán ubicarse a distancia inferior a 2 kilómetros de la margen del río. Las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, de asfaltado, parque de maquinaria y almacenes de materiales, se situarán en la zona de ocupación de la vía.

Las zonas de vertederos y escombreras seleccionadas se incluirán, para su restauración, en el proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

7. Prevención del ruido.—Teniendo en cuenta que el trazado seleccionado supone un alejamiento de las zonas pobladas, con relación a la actual carretera N-II, el futuro impacto originado por el ruido se minimizará en los centros urbanos, afectando puntualmente a algunas viviendas aisladas y zonas de extrarradio.

No obstante, se diseñarán las medidas adecuadas con objeto de que no se sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos y 65 dB (A) Leq diurnos, en períodos de máxima circulación, medidos a 2 metros delante de las fachadas de los edificios habitados existentes en la barriada de Can Bros (si se adopta en este punto la alternativa II o la III), masías próximas al trazado, zonas urbanas cercanas al congreso de Martorell, áreas residenciales de la margen derecha, próximas a S. Andrés de la Barca, entre los puntos kilométricos 19,600 al 19,900, y zona perimetral de Pallejá (puntos kilométricos 22,900 al 23,300).

8. Protección del Patrimonio Histórico.—Habida cuenta de la preocupación manifestada en las alegaciones por la conservación de la denominada «Torre Fossada», protegida por la Ley del Patrimonio Histórico Español, y dado que el trazado de la autovía producirá un desmonte entre los puntos kilométricos 14,400 y 15,000, próximos a dicha Torre, se tomarán las medidas necesarias para tratar de que el citado desmonte no afecte a la mencionada construcción. Si no fuera posible evitar la afeción, se acordará con el Ayuntamiento de Castellbisbal lo que proceda.

9. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se incluirá en la redacción del correspondiente proyecto de construcción, un proyecto ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que desarrolle los siguientes aspectos:

La tierra vegetal que se obtenga en los movimientos de tierras, se repondrá en taludes de terraplenes y desmontes, enlases, mediana, estribos del puente sobre el río Llobregat y demás zonas que deban ser revegetadas.

Se señalarán las zonas que deban ser revegetadas, las especies arbóreas y arbustivas seleccionadas, volumen de siembra y tratamiento que se llevará a cabo para la ejecución de la revegetación propuesta.

Se detallarán las medidas y actuaciones que se prevean para la recuperación de las zonas de escombreras y vertederos que alberguen los residuos generados por la obra.

Las actuaciones que prevea el proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción provisional de la obra.

10. Programa de vigilancia.—Se remitirán a la Dirección General de Política Ambiental los siguientes informes en los plazos que a continuación se señalan:

Con carácter semestral y durante un período de tres años, remitiéndose el primer informe antes de la emisión del Acta de Recepción provisional de la obra:

Informe con los resultados de la medición de niveles sonoros realizada a 2 metros delante de las fachadas de los edificios habitados existentes, y en momentos de máxima intensidad de circulación, en los puntos que señala la condición 7.

Con carácter semestral y durante un período de tres años, remitiéndose el primer informe tres meses después de la emisión del Acta de Recepción provisional de la obra:

Informe del estado y progreso del suelo repuesto y vegetación implantada según el proyecto de recuperación ambiental.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

11. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito certificando la incorporación en el proyecto de construcción a adjudicar definitivamente, de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria antes de la aprobación del mismo, y que es la siguiente:

Relación de caminos y vías afectados por la obra, obras de paso, y en su caso, obra que facilite la unión entre la barriada de Can Bros y Martorell, a que se refiere la condición 1.

Definición de las obras de encauzamiento de rieras y colectores a que se refiere la condición 2.

Definición de las obras de desagüe al río de las rieras, a que se refiere la condición 3.

Definición de las obras de reposición de los sistemas hidráulicos a que se refiere la condición 4.

Definición de las medidas frente a la erosión a que se refiere la condición 5.

Definición de escombreras y vertederos, y en su caso, de las canteras y préstamos, a que se refiere la condición 6.

Diseño de las medidas antiruido a que se refiere la condición 7.

Proyecto de recuperación ambiental a que se refiere la condición 9.

Antes de comenzar la construcción del viaducto de «La Resclosa» deberá haberse recibido en la Dirección General de Política Ambiental el resultado del análisis mediante ensayo en modelo reducido a que se refiere la condición 2, y las medidas a tomar como consecuencia de éste.

Madrid, 23 de diciembre de 1992.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de la variante de la CN-II, tramo Martorell-Cinturón Litoral, con el título complementario de Autovía del Baix Llobregat, cuyo objeto es resolver el tramo Martorell-Barcelona de la CN-II, y el tramo Martorell-Sant Vicent del Horts, las dos infraestructuras más importantes para la comarca del Baix Llobregat desde el punto de vista socioeconómico. Al mismo tiempo, esta actuación supondrá, junto con el cinturón litoral, un segundo acceso sur a Barcelona desde Madrid, Zaragoza y Valencia.

Los municipios atravesados por la actuación son los de Abrera, Martorell, Castellbisball, San Andrés de la Barca, Palleja, Corbera de Llobregat, Sant Vicent dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, San Feliú de Llobregat y Sant Joan de Espi.

La longitud de la variante es de 18,600 metros en su tronco principal, iniciándose aproximadamente en el punto kilométrico 592 de la actual CN-II, en el término municipal de Abrera.

A lo largo del trazado se proyectan los siguientes enlaces:

Enlace de Can Amat, en el punto kilométrico 10,000 del proyecto, que con una longitud de ramales de 4.179,697 metros permite el acceso y salida a Martorell, así como al polígono industrial de la SEAT.

Enlace de Martorell, en el punto kilométrico 13,500, con un desarrollo total de los ramales de 4.366,643 metros.

Enlace de Castellbisball, en el punto kilométrico 17,500, de tipo diamante, que conecta con el polígono industrial de Castellbisball, Martorell y las zonas industriales de la margen izquierda del río Llobregat, con una longitud de ramales de 2.523,30 metros.

Enlace de Palleja, en las proximidades del punto kilométrico 24,000, con un desarrollo total de los ramales de 2.900 metros.

Enlace de Sant Vicent dels Horts, de tipo diamante, situado en el punto kilométrico 26,600 aproximadamente, con longitud de ramales de 2.732,638 metros.

Enlace con la Autopista A-2 y el Cinturón Litoral, en la parte final del trazado, con un desarrollo en sus ramales de 4.986,469 metros.

El proyecto contempla la construcción, entre otras, de las siguientes obras:

Paso sobre el ferrocarril de la Generalidad, en el punto kilométrico 10,700.

Puente sobre el río Llobregat, en el punto kilométrico 11,900, en la zona de la barriada Can Bros, de Martorell.

Paso sobre la Carretera 243 a Olesa de Montserrat, en el punto kilométrico 12,400.

Puente sobre el torrente de Salzers y sobre la mencionada C-243, en el punto kilométrico 13,400.

Paso sobre el ferrocarril de la Generalidad (Barcelona-Igualada-Manresa), en el punto kilométrico 13,700.

Paso sobre la línea de RENFE (Barcelona-Vilafranca), y la C-243, en el punto kilométrico 14,250.

Viaducto «La Resclosa» sobre el río Llobregat, en el punto kilométrico 15,500, en el Azud de Serós.

Viaducto sobre el río Llobregat, en el punto kilométrico 28,400.

Paso sobre La Riera de Palau, en el punto kilométrico 18,000; el Torrente del Fondo, en el punto kilométrico 19,350; el Torrente de Can Sanals, en el punto kilométrico 19,700; el Torrente de Corbera, en el punto kilométrico 20,500; el Torrente Casal de la Barca y el Canal de FECSA en el punto kilométrico 20,850; la Riera de Cervelló, en el punto kilométrico 25,300; la Riera de Torrellas, en el punto kilométrico 27,500 y el canal y el cardino de servicio, en el punto kilométrico 27,750.

El proyecto prevé la construcción de una variante de la actual CN-II y del ferrocarril de la Generalidad, entre los puntos kilométricos 21,200 y 22,000, aproximadamente.

El proyecto prevé, asimismo, la ampliación de la sección del río Llobregat en los siguientes puntos: Por la margen derecha, entre los puntos kilométricos 18,900 y 21,200 y entre los puntos kilométricos 24,600 y 27,600 aproximadamente; y por la margen izquierda, entre los puntos kilométricos 18,900 y 21,300, suponiendo todo ello una longitud total de unos 8.000 metros.

Los movimientos de tierra que señala el proyecto en su capítulo de Explanación, corresponden a un desmonte en suelo de 5.156.100 metros cúbicos, desmonte en roca de 958.927 metros cúbicos, y un terraplén de 4.653.314 metros cúbicos. Asimismo, se prevé un volumen de excavación en el río Llobregat de 1.360.443 metros cúbicos, y la utilización de 400.000 metros cúbicos de escollera como protección de la autovía frente al río.

EL proyecto contempla tres soluciones entre los puntos kilométricos 10,700 y 12,600 denominadas Solución I, Solución II y Solución III.

La Solución I discurre al oeste de la barriada de Can Bros.

La Solución II discurre al este de dicha barriada, con un incremento de longitud de unos 200 metros con respecto a la solución I, necesitando la construcción de un puente de considerable longitud sobre el río Llobregat (740 metros).

La Solución III se ubicó al oeste del barrio de Can Bros, entre las otras dos soluciones, no presentando una variación sensible de longitud con relación a la Solución I.

ANEXO II

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
D. G. Política T. y Obras Públicas (Generalidad de Cataluña).	X
D. G. Medio Ambiente (Generalidad de Cataluña)	
Delegación del Gobierno en Cataluña.	X
C. H. Pirineo Oriental*.	
Inst. Inv. Geológicas Jaime Almenara en Barcelona.	X
Lab. General Ensayos en Barcelona.	
Deleg. CSIC en Barcelona	X
Consejo Científico y Tecnológico de la Generalidad.	
Consejo Inv. y Desarrollo (CSIC) en Barcelona.	X
Cátedra Ecología. Universidad Central (Barcelona).	
Departamento Ecología-Bellaterra.	X
Departamento Geoquímica-Barcelona.	
Departamento Geografía-Bellaterra.	X
Facultad Geografía-Barcelona	
Cátedra Geología-Barcelona.	X
Alternativa Verde-Barcelona.	
DEPANA-Barcelona	X
Grup d'estudis natura-Barcelona.	
CEL-Barcelona.	X
Can Chatarra-Barcelona.	
Fundación Cidob-Barcelona.	X
Fund. Carles Pi i Suñer-Barcelona	
Fund. Roca Gales-Barcelona.	X
Asociación Vido Sana-Barcelona.	
ICONA-Madrid	X
Ayuntamiento-Barcelona.	
Ayuntamiento S. Feliu Llobregat.	X
Ayuntamiento S. Vicenç Horts.	
Ayuntamiento Palleja.	X
Ayuntamiento S. Andreu Barca.	
Ayuntamiento Martorell.	X
Ayuntamiento Abrera.	
Diputación Provincial-Barcelona.	X
Gobierno Civil-Barcelona.	
Ins. Ecología Urbana-Barcelona.	X
CEPA-Molins de Rey.	
Alternativa Verde-Gavá.	X
Feder. Amigos de la Tierra-Madrid.	
AEDENAT-Madrid.	X

* Disuelto este Organismo se solicitó con fecha 18 de junio de 1992 la opinión de la Junta d'Aigües de la Generalitat sobre los efectos de la obra en el sistema del río Llobregat. La respuesta de la Junta d'Aigües se encuentra reflejada en las condiciones 2, 3 y 4 de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Aspectos significativos de las respuestas recibidas

El ICONA contesta que no cabe formular en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento.

Los aspectos ambientales más significativos de las restantes consultas son los siguientes:

El trazado, entre Sant Vicenç dels Horts y Sant Boi de Llobregat, no debería discurrir por la margen derecha del río Llobregat.

El planeamiento urbanístico vigente considera esta zona como «suelo rústico protegido»; las explotaciones agrícolas se mantienen vivas, mientras que, en la margen izquierda, tienen menor valor y actividad debido a las agresiones sufridas.

El río Llobregat quedará confinado entre dos autopistas lo que supondrá una ruptura definitiva entre ecosistemas y ambientes, tales como las rieras laterales del macizo de Garraf y de la sierra de Collserola, los campos de árboles frutales y las arboledas de ribera.

El efecto barrera hará inaccesible el río desde los caminos históricos que unen cada uno de los cascos urbanos con el espacio fluvial y difícilmente se solventará con los pasos bajo la autovía ya que, como sucede con los pasos bajo la autopista de la margen izquierda, serán impracticables debido a la dificultad de su drenaje.

Se sugiere un cambio en el trazado, que discurra por la margen izquierda, que solucione los problemas medioambientales y suponga, al tiempo,

un ahorro económico en la ejecución de las obras, al requerir menor número de estructuras.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio presentado desarrolla de forma vaga los epígrafes exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, considerando una única alternativa general de trazado. Entre los puntos kilométricos 10,700 al 12,600 plantea tres soluciones denominadas I, II y III.

La descripción del medio indica lo siguiente:

La zona afectada por la obra está definida por el cauce y entorno del río Llobregat, que separa el macizo de Montserrat de la plataforma tubular del Cairat.

La cuenca está formada por materiales relativamente modernos, constituidos por arenas y arcillas, donde se encaja el Llobregat. El río se ha ido hundiendo en estos materiales blandos y ha originado toda una serie de terrazas aptas para el cultivo.

Toda la zona se encuentra bajo el dominio del clima mediterráneo y fuertemente influenciada por el componente marino. Las importantes e irregulares precipitaciones de carácter torrencial, más frecuentes en otoño, provocan fuertes erosiones en los terrenos inclinados, e inundaciones en la llanura deltaica. Por otro lado, los largos períodos de calma favorecen el estancamiento de los contaminantes ambientales.

Los tipos de suelo directamente afectados por el trazado son terrenos de cultivo de la terraza fluvial del Llobregat, desde el inicio del proyecto hasta el congreso de Martorell; entre éste y el puente de Molins se afectan terrenos industriales y preindustriales. Entre el puente de Molins y el final del proyecto son terrenos de huerta.

Los acuíferos de la zona se caracterizan por la poca profundidad de las capas freáticas, una cobertura de poco espesor, una fuerte permeabilidad de los terrenos, y un intenso grado de explotación.

Los principales impactos identificados son:

Disminución de la contaminación atmosférica al regularizarse el tráfico.
Disminución del ruido en el centro de las poblaciones y aumento del mismo en una serie de masías, viviendas aisladas y sectores periféricos de los núcleos urbanos afectados.

Aumento del riesgo de inestabilidad de laderas.

Afección a terrenos de elevada permeabilidad, con acuíferos superficiales y uso intensivo de los mismos.

Ocupación de terrenos de huerta y, en general, terrenos agrícolas, así como de riberas públicas.

Afección producida por los dragados del río.

Las medidas correctoras propuestas son:

Instalación de pantallas acústicas en los puntos afectados por altos niveles de ruidos.

Utilización de canteras legalizadas por la Generalidad.

Hidrosiembra en la superficie de taludes de desmonte y terraplén, sobre todo, en los que presentan una dimensión mayor de cinco metros.

Plantación de vegetación filtrante.

El estudio resalta la misión de encauzamiento que realiza la autovía y el tratamiento complementario para evitar inundaciones de terrenos, mediante un sistema combinado de cunetas y canales de recogida, que desaguan al río mediante compuertas.

Análisis del contenido

Dado que el estudio de impacto ambiental se realiza sobre un proyecto de trazado que aporta suficiente información para la ejecución de la actuación, habría sido conveniente mayor concreción tanto en la definición y valoración de impactos como en el diseño de medidas correctoras.

Se aporta un listado de las canteras autorizadas, pero no se emite un criterio para seleccionar las que produzcan menor impacto, así como tampoco se hace una valoración para ubicar adecuadamente los vertederos y zonas de depósito de tierras y materiales sobrantes.

No plantea las afecciones de la obra al sistema hidrológico del río Llobregat.

No considera la alternativa de trazado de la autovía por la margen izquierda del Llobregat que se sugería en las respuestas recibidas a las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

a) Alegaciones de Corporaciones y Organismos:

Generalidad de Cataluña:

Departamento de Gobernación. Gerencia de Protección Civil.
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (D.P.T. y O.P.):

Dirección General de Urbanismo.
Dirección General de Carreteras.
Dirección General de Transportes.
Junta de Aguas.

Consejería de Industria y Energía.
Departamento de Cultura. Dirección General del Patrimonio Cultural.
Ayuntamiento de Martorell.

Ayuntamiento de Castellbisball.
Ayuntamiento de Corbera de Llobregat.
Ayuntamiento de Abrera.
Ayuntamiento de Pallejá.
Ayuntamiento de Sant Feliu de Llobregat.
Ayuntamiento de Vicenç dels Horts.
Ayuntamiento de Sant Andreu de la Barca.
Ayuntamiento de Sant Joan Despí.
Ayuntamiento de Molins de Rei.
Consell Comarcal del Baix Llobregat.

Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario (MOPT).
Renfe.

b) Alegaciones de colectivos:

Junta de Compensación del polígono industrial «San Vicente», de Castellbisball.

Junta de Compensación del polígono industrial «Aquiberia», de Castellbisball.

Junta de Compensación de los polígonos industriales de «San Francisco», «Can Pelegri» y «Acisa», de Castellbisball.

Junta de Compensación del polígono industrial «San Francisco», de Castellbisball.

Sociedad de Cazadores de Abrera.

Sección Sindical Estatal del «Grupo Solvay & Cie., Sociedad Anónima». DE.PA.NA., y en su nombre y representación don Miquel Rafa Fornielles.

Colectivo de Vecinos de Can Bros (Josep Vila Ros y 22 firmas más).

Colectivo de Agricultores de Sant Vicenç dels Horts.

Unió de Pagesos de Pallejá, y en su nombre y representación don Josep Puigventós i Montmany.

Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del río Llobregat.

c) Alegaciones de Empresas:

Empresa «Pahi, Sociedad Limitada», representada por don Francisco Figueras Solvado.

«Hidroeléctrica del Cadí, Sociedad Anónima».

«Navanor Barcelona, Sociedad Anónima».

«Fomento Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima» (FAGSA); «Can Pous Agrícola y Ganadera, Sociedad Anónima» (CAN POUS); «Servicios Industriales Hostal del Pi, Sociedad Anónima» (SIHPSA); «Fomento de Explotaciones de Cantgros, Sociedad Anónima» (FOEXCA), y «Fomento de Inversiones y Crédito, Sociedad Anónima» (FINCRESA).

Empresa «Van Leeuwen, Tubos España, S. A. E.».

«Camps».

Empresa «Metropolitana de Saneament, Sociedad Anónima» (EMSSA).

Empresa «Solvay & Cie., Sociedad Anónima».

Empresa ACESA («Autopistas Concesionaria Española, Sociedad Anónima»).

d) Alegaciones de particulares:

Don Jaime Pascual Casanovas.

Don Juan Valls i Subirana.

Don Mariano Lebrero Martínez.

Doña Amparo Estrich Centellas.

Don José Antonio Ferrer Poudevida.

Don Juan Margarit Barba.

Don Francisco Sorribas Canals.

Don Pedro Camprobi Garrido.

Don Eudaldo Coral Serra.

Doña Inocencia Archs Esplugas.

Aspectos más significativos de las alegaciones

Se indica que las avenidas del río Llobregat pueden afectar especialmente en la zona inicial del proyecto, por lo que se sugiere estudiar los efectos que se producirían tras el encauzamiento, en caso de máxima avenida, para poder garantizar el desagüe de las rieras tributarias. En esta zona, se solicitan medidas de protección para el Parque de Bomberos de Martorell y la industria «Solvay».

Se pide que sea estudiado el impacto que el dragado y la canalización de la margen derecha del río Llobregat producirá sobre la zona de recarga natural de los acuíferos de la cubeta de San Andrés y del Delta del Llobregat.

Se reclama la preservación de los pozos de captación de agua potable del municipio de Corbera de Llobregat, dado que resultarán afectados por la ejecución del proyecto.

Se pide la conservación de la denominada «Torre Fossada», o Torre del Telégrafo, en el municipio de Castellbisball, afectada por el proyecto. La citada torre está protegida por la disposición adicional segunda de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

El municipio de Pallejá alega el impacto visual producido por las dimensiones y el gran desmonte a realizar en el enlace proyectado en la zona de la autovía, N-II y el ferrocarril. Asimismo señala el impacto acústico que sufrirá el casco urbano, la afección a pozos de extracción de agua, colectores, oleoducto y rieras, entre las que se destaca el «Torrent dels Ases».

El trazado de la autovía afecta directamente a los colectores generales del Sistema 7 del Plan especial de Saneamiento Metropolitano y zona próxima a la depuradora de aguas residuales del municipio de San Feliu de Llobregat.

Se señala la pérdida en terrenos agrícolas por la eliminación de huertas, como consecuencia del dragado del río, en Sant Vicenç dels Horts y Pallejá, alegando, además, que el estudio de impacto ambiental infravalora la realidad de este impacto.

La barriada de Can Bros resulta afectada por la ejecución de esta obra, ya que las alternativas I y III la segregan del resto de Martorell produciendo un impacto de aislamiento y la alternativa II discurrirá muy próxima al núcleo urbano, provocando impacto acústico.

El trazado elegido rompe la continuidad de las fincas agrícolas y destruye muchas de éstas; se producirá, además, la destrucción total e irreversible del espacio fluvial sin posibilidad de recuperación posterior de sus potencialidades ecológicas. El río Llobregat quedará encerrado entre dos autopistas, suponiendo la ruptura definitiva entre ecosistemas y ambientes de la zona del valle bajo del río.

Como respuesta a la alegación referente a la pérdida de terrenos agrícolas y al encierro del río entre dos autopistas, la Dirección General de Carreteras manifiesta que la alternativa de trazado por la margen izquierda del río es inviable técnicamente y contraria al planeamiento urbanístico vigente.

4287

RESOLUCION de 29 de diciembre de 1992 de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (Valencia), de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la Autovía Madrid-Valencia. Carretera N-III, de Madrid a Valencia. Tramo: Montalbo (Cuenca)-Utiel (Valencia), de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 29 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.