

| REF. | INVESTIGADOR RESPONSABLE | TÍTULO | ENTIDAD BENEFICIARIA | CIF | SUBVENCIÓN CONCEDIDA - EUROS | 1. ^a ANUALIDAD - EUROS | 2. ^a ANUALIDAD - EUROS | 3. ^a ANUALIDAD - EUROS |
|----------|---------------------------|---|--|-----------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 125/2005 | NAVARRO ECHEVARRÍA, LUIS. | LA IMPORTANCIA DE LOS REPTILES COMO VECTORES DE DISPERSIÓN DE SEMILLAS EN EL PN DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS DE GALICIA. | UNIVERSIDAD DE VIGO. | Q8650002B | 55.409,39 | 27.704,70 | 22.163,76 | 5.540,93 |
| 129/2005 | JULI CAUJAPÉ, CASTELLS. | LA FLORA ENDÉMICA DEL PN DE GARAJONAY BAJO LA PERSPECTIVA MOLECULAR: EL CÓDIGO DE BARRAS MOLECULAR COMO HERRAMIENTA TAXONÓMICA. | JARDÍN BOTÁNICO CANARIO «VIERA Y CLAVIJO» DEL CABILDO DE GRAN CANARIA. | P3500001G | 126.381,48 | 63.190,74 | 50.552,59 | 12.638,15 |

4170

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto trasvase entre las cuencas de los ríos Pizarroso, Alcollarín y Búrdalo.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 7 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa, se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

1. *Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética.*—El objeto del proyecto es definir el trasvase entre las cuencas de los ríos Pizarroso, Alcollarín y Búrdalo, incluido en el anexo II del Plan Hidrológico Nacional. Este trasvase forma parte del Complejo Hidráulico de la Zona Centro de Extremadura, cuyo eje vertebrador es el conjunto formado por el Canal de la Zona Centro, el canal del trasvase Rucas-Pizarroso y el que ahora se proyecta.

El Canal de la Zona Centro, que parte de la margen derecha de la Presa de García de Sola, se prolonga con el Canal de Traslase Rucas-Pizarroso, que alcanza la coronación de la Presa de Sierra Brava. De esta manera, cuencas excedentarias, como son las de Gargaligas, Cubilar y Rucas, pueden entregar dichos excedentes para su almacenamiento en el embalse de Sierra Brava. El nuevo canal partirá de la coronación de la presa de este embalse con el objetivo de posibilitar la entrega de recursos al Canal de Orellana.

Las obras que comprende este proyecto son las siguientes:

Movimiento general de tierras para el alojamiento del canal, cuya plataforma típica, incluyendo el camino de servicio, será de 17,50 metros.

Construcción del canal, cuya longitud total es de 36.322,94 metros, de los cuales 33.182,94 corresponden a secciones abiertas del mismo, siendo la longitud restante la suma de longitudes de los dos túneles y un acueducto.

La sección típica del canal es circular revestida, definida con un radio de 4,00 metros en la coronación de la solera.

Para todas las secciones del canal, salvo los dos túneles y el desaguar final, se ha proyectado una pendiente del 0,02%.

Construcción de dos túneles, el primero entre las cuencas de los ríos Pizarroso-Alcollarín, de 1.800 metros, y el segundo entre las cuencas de los ríos Alcollarín-Búrdalo, de 1.220 metros.

Obras de regulación del canal, proyectada mediante grupos de compuertas.

Acueducto de 160 metros de longitud, para el cruce con el arroyo de Los Pozos.

Obras de los desagüadores de Alcollarín y Búrdalo.

Camino de servicio que discurrirá, generalmente, por la izquierda del canal.

Obras de drenaje longitudinal y transversal.

Pasos sobre el canal.

Pasos de carreteras.

Reposición de servidumbres y servicios afectados.

Los términos municipales afectados son Zorita, Alcollarín, Campo Lugar, Abertura, Miajadas y Escorial.

El promotor es la Confederación Hidrográfica del Guadiana y, el órgano sustantivo de este proyecto es la Dirección General del Agua.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—El proyecto se enmarca dentro de la Cuenca Hidrográfica del Guadiana. El canal parte de la presa de Sierra Brava y cruza los siguientes arroyos: Santa María, Levosilla, Sismeros, Caballeros, Molinillo, Zorreras, Pozos, Retuertas y Prado.

Respecto al medio biótico, parte de la zona de estudio se encuentra englobada dentro de la Zona de Especial Protección para las Aves ES0000333 «Llanos de Zorita y Embalse de Sierra Brava», con un total de cuatro Hábitats Naturales de Interés Comunitario inventariados en el lugar, de los cuales uno es Hábitat Prioritario, Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (código 6220).

La vegetación actual de la zona es el resultado de la deforestación sufrida durante los siglos anteriores y acelerada por la erosión, que ha propiciado la permanencia estable de pastizales. En el estudio de impacto ambiental se describen las unidades de vegetación que se verán afectadas por el canal entre las que se encuentran, además del hábitat prioritario antes mencionado, los Retamares y matorrales de «Genisteas fruticadas», retamales y matorrales mediterráneos termófilos (código 5335) y las Dehesas de «Quercus ilex» y/o «Quercus suber» (código 6310). También se verá afectada vegetación de ribera formada por chopos y algunos fresnos, olivares y cultivos de secano.

La avifauna de la zona es numerosa, sin que existan especies en peligro de extinción; 12 son sensibles a la alteración de su hábitat, 5 son vulnerables, 78 consideradas de interés especial y 29 no están catalogadas, todo ello según el Decreto 37/2001, de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.

Además de la ZEPA mencionada, de extraordinaria importancia para las aves acuáticas, el canal de trasvase atraviesa una zona de enorme importancia para las comunidades de aves esteparias, como la Avutarda (Otis tarda).

La fauna piscícola se considera, tanto cuantitativa como cualitativamente, de poca importancia.

En cuanto a los mamíferos, se encuentran 18 especies, de las cuales siete son consideradas de «interés especial», no estando las restantes contempladas en el citado Catálogo.

3. *Resumen del proceso de evaluación.*

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial: La tramitación se inició el 12 de septiembre de 2002, con la entrada de la memoria resumen.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones (muy sintético, con extracto de las significativas): Durante el periodo de consultas previas se solicitó la opinión respecto a la citada memoria-resumen, a los siguientes organismos e instituciones:

| Organismos consultados | Resultado de la consulta |
|---|--------------------------|
| Dirección General de para la Biodiversidad. Delegación del Gobierno en Extremadura. | X |
| Subdelegación del Gobierno de Cáceres. | X |
| Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. | X |
| Dirección General de Estructuras Agrarias Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. | X |
| Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Obras Públicas y Turismo de la Junta de Extremadura. | X |
| Dirección General de Ordenación Industrial, energía y Minas. Consejería de Economía, Industria y Comercio de la Junta de Extremadura. | X |
| Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura. | X |
| Presidencia de la Diputación de Cáceres. | |

| Impacto | Medida Correctora |
|-----------------|--|
| Paisaje. | Diseño de taludes tendidos al 3H/2V o menor pendiente. Utilización de vertederos autorizados y cante- ras abandonadas, para su restauración. |
| Vías Pecuarias. | Garantizar su continuidad. |

Medidas preventivas y correctoras:

A continuación se desarrollan las medidas preventivas y correctoras reflejadas por el promotor en el EsIA, así como las asumidas por el mismo respecto a los informes emitidos por la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Fauna. Afección a la IBA 284, Sierra de Pela y Embalse de Orellana-Zorita. Afección sobre la ZEPA ES0000333 «Llanos de Zorita y Embalse de Sierra Brava»

Las molestias provocadas por las obras sobre las distintas comunidades faunísticas serán de una intensidad alta, a lo que se une el efecto barrera y la pérdida de calidad del hábitat.

Para minimizar este impacto, las actuaciones que se realicen dentro de la ZEPA ES0000333 «Llanos de Zorita y Embalse de Sierra Brava», deberán limitarse a periodos donde sea patente la baja actividad de las especies que viven en este espacio, es decir, durante los meses de agosto-septiembre.

Las áreas de alta sensibilidad faunística, como es la ZEPA y su entorno próximo, así como las zonas naturales de paso de fauna se considerarán zonas excluidas para la ubicación de instalaciones y elementos auxiliares, así como para la apertura de caminos de obra.

Una vez finalizadas las obras se restaurará el terreno afectado por las pistas accesorias que haya sido necesario abrir durante la fase de construcción, de forma que se evite la circulación incontrolada de vehículos.

El nuevo camino de servicio incrementará la accesibilidad a la zona, provocando un aumento de las molestias a la fauna.

Este camino no existirá entre los pk 5.900 y 7.720. Se regulará el acceso al mismo en zonas de interés, como el tramo que afecta a la ZEPA, siendo sólo accesible para el personal de mantenimiento. Se señalará mediante carteles los periodos en los cuales, aunque entre personal autorizado, no deben realizarse ruidos, obras y otras actividades que perturben a la fauna.

Para las aves, las afecciones más impactantes, debido a esta alteración y destrucción del hábitat, se relacionan con la disminución de lugares de puesta e incubación, parches de alimentación y áreas de migración. Este efecto es considerado de mayor magnitud sobre las aves esteparias existentes en la ZEPA, ya que se trata de un área de pequeño tamaño, repercutiendo la construcción del canal en toda la zona de interés.

Todos los hábitats afectados se recuperarán mediante la revegetación con especies autóctonas y se llevarán a cabo diversas actuaciones que supongan la mejora de hábitats para la avifauna esteparia:

Retraso en la fecha de la cosecha hasta el 1 de julio, compensando económicamente las posibles pérdidas.

Arrendamiento de pastizales de importancia para las aves estepáricas.

Compensación por mantener un mínimo de diez rodales sin cosechar para Aguilucho cenizo.

Subvencionar el cultivo de leguminosas o siembras de cereal-leguminosa en un mínimo de 100 hectáreas.

Compensar económicamente la no realización de barbechado entre los meses de marzo a junio, ambos inclusive en todas las explotaciones agrícolas.

Señalización de los cerramientos ganaderos más peligrosos con planchas de color blancas para evitar la mortalidad de avutardas y sisonos por colisión con los mismos.

Arreglo de cubiertas con teja árabe de casas de labor, establos, etc., en los que exista riesgo de derrumbamiento y existan colonias de Cernícalo primilla.

Aquellas fincas que tengan un abandono de la agricultura tradicional, motivo para que sea retomada.

Reducción de la carga ganadera, siendo la carga óptima de una oveja por hectárea.

La afección más importante en la fase de explotación es el efecto barrera que provoca la propia infraestructura. Este efecto será de especial importancia en la ZEPA afectada por el canal en áreas de interés para la conectividad biológica, tramos que interceptan rutas de desplazamiento habitual de fauna, y aquellos tramos en los cuales el trazado supone una barrera en las rutas de migración de anfibios hacia sus hábitats reproductores.

Para minimizar el efecto barrera del canal y disminuir las pérdidas de hábitats, éste se realizará como una conducción cerrada en el tramo que

discurre por la ZEPA, y en aquellos puntos críticos de pasos de fauna fuera de la misma.

La zona que no vaya enterrada se diseñará de forma que se facilite la salida de los animales que puedan caer en él, construyéndose rampas de salida del canal paralelas al sentido de la corriente.

Además, es necesaria la permeabilización del trazado mediante la construcción de pasos específicos de fauna, acondicionamiento de drenajes y pasos destinados a otros usos. Los acondicionamientos que se aplicarán son:

Adecuación en la base de los drenajes, recubriéndose ésta con una solera de hormigón inclinada (drenajes de conducto), de forma que el agua circule preferentemente por uno de los lados de la estructura o construcción de una banqueta lateral de 0,60 metros de anchura (drenajes tipo marco).

Restauración de la vegetación en el entorno de los drenajes con especies similares a las del entorno, con objeto de crear una franja de vegetación continua que facilite a las diversas especies la localización de la entrada del paso.

Adecuación de las salidas para evitar la erosión a la salida, instalando una solera de hormigón a la salida del mismo.

En el tramo que afecta a la ZEPA, así como en los hábitats incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE, la distancia de separación entre pasos no será superior a 500 metros. También se instalarán los pasos en las proximidades de charcas y arroyos, puesto que son zonas de paso de desplazamiento de los distintos grupos faunísticos.

Se creará un programa de investigación para el seguimiento de las poblaciones de las aves, especialmente las esteparias, durante el periodo de obras y durante dos años en la explotación.

Afección a la vegetación: Para la disminución de la afección sobre las especies vegetales, el estudio propone el uso, en la medida de lo posible, de los caminos existentes. En el caso de caminos de nueva apertura, se evitará la afección a formaciones o ejemplares de interés, indicando las necesidades de corregir el trazado o proponiendo medidas de trasplante de ejemplares arbóreos. De la misma forma se procurará utilizar el futuro camino de servicio como camino de acceso, evitándose así la multiplicidad de viales.

Se minimizará el desbroce y la tala del arbolado, marcándose, con anterioridad al inicio de las actuaciones los ejemplares singulares, así como las formaciones vegetales raras o escasas para analizar su trasplante u otras alternativas, lo que se extiende al caso de la vegetación de ribera.

Se restaurará el río Alcollarín aguas abajo de la futura presa, mediante la plantación con especies de ribera en una longitud de 8.200 metros en ambos márgenes y una anchura de 10 metros. Las especies arbóreas que se emplearán serán fresno («*Fraxinus angustifolia*»), sauces («*Salix alba*», «*S. atronicerea*», «*S. salviifolia*») y olmo («*Ulmus minor*») y como especie arbustiva se empleará el majuelo («*Crataegus monogyna*»).

En el caso del río Búrdalo se utilizará el Tamujo («*Securinega tinctoria*») en las zonas más próximas a la orilla, y otras especies autóctonas en una banda de 10 metros de ancho a ambos lados del río.

Las zonas con ambiente agrícola se restaurarán con vegetación autóctona potencial de esa zona.

En general, se procederá a la restauración y revegetación de los terrenos que se hayan visto afectados total o parcialmente durante la fase de obra, con mantenimiento de las plantaciones y siembras a través de riegos periódicos (26 anuales), abonados, siegas, podas y tratamientos fitosanitarios, durante un tiempo mínimo de dos periodos estivales.

Afección a la hidrología: Se garantizará el mantenimiento del régimen hídrico de los cursos y cauces naturales afectados.

No se realizarán las actuaciones, inicialmente previstas, de incorporación de los caudales de los arroyos Levosilla y Los Sismeros al futuro canal de trasvase.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en Dominio Público Hidráulico estarán acompañadas de las oportunas medidas de restauración de la vegetación o de los relieves alterados, de manera que se reduzcan los procesos erosivos asociados y se minimice el arrastre de materiales con la circulación del agua.

Afección a la Cañada de las Merinas y a la Cañada Real Leonesa: En caso de afección, ya sea transversal o longitudinal, a vías pecuarias presentes en el ámbito de influencia del trazado, se adoptarán las medidas necesarias para garantizar tanto su continuidad como sus características. Para ello se deberá actuar en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, que deberá aprobar las propuestas de reposición o modificación del trazado.

En la reposición de vías pecuarias se realizará una reforestación en forma de islas de matorral con especies autóctonas asociadas a ese medio, formando parches de 100 m² cada 40 m a lo largo de su recorrido y alternándolos a ambos lados de la vía.

Paisaje: Se diseñarán taludes muy tendidos y de formas onduladas y suaves, donde pueda realizarse posteriormente la restauración del terreno.

Las tierras y rocas sobrantes se depositarán en refuerzos de terraplenes, canteras abandonadas para su restauración y vertederos autorizados.

5. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra.

Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental se controlará y se realizarán informes, que deben remitirse a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. El contenido mínimo de estos informes está expuesto en el estudio de impacto ambiental.

Los aspectos que serán objeto de vigilancia son los siguientes:

Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso, incluyendo el control de la posterior restauración de estas zonas, que se realizará como mínimo una vez al año, durante el periodo de garantía.

Protección de la calidad del aire, controlándose la presencia de polvo en el aire y la afección del mismo a la vegetación.

Protección de los sistemas fluviales y de la calidad de las aguas, evitándose los vertidos a cauces procedentes de las obras

Protección de la vegetación en zonas sensibles, con retirada de suelos vegetales para su conservación, controlándose la vegetación que se ve afectada por las obras fuera de las zonas señalizadas, así como el proceso de revegetación, desde la preparación de la superficie hasta el seguimiento en el periodo de garantía.

Protección a la fauna, controlándose que se realizan los pasos de fauna previstos, así como la eficacia de los mismos. Se controlará la adecuada temporalización de las obras.

Protección del medio socioeconómico, examinándose la reposición de los servicios afectados, así como de las vías pecuarias afectadas por el trazado del canal.

Protección del patrimonio histórico-arqueológico, que se llevará a cabo mediante prospecciones arqueológicas con la frecuencia que considere el Organismo competente.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 18 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental del proyecto de «Trasvase entre las cuencas de los ríos Pizarro, Alcollarín y Búrdalo» concluyendo que si se autoriza con las especificaciones expuestas, que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsibles impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General del Agua para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 19 de diciembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4171

RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo la Sagrera-Nudo de Trinidad, Barcelona.

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6 del Anexo 1 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—La actuación corresponde a un tramo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, cuyo objetivo final es dotar de este servicio ferroviario para mejorar la comunicación y el transporte entre los citados territorios.

Todas las actuaciones se localizan en la ciudad de Barcelona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El proyecto consiste en la prolongación, en una longitud de 3,7 km, de las vías para la línea de Alta Velocidad, ancho UIC en el tramo desde el Puente de Bac Roda, hasta el Nudo de la Trinidad, Paseo de Santa Coloma, así como la modificación del trazado de las líneas de Cercanías, ancho IB que interfieren con la Línea de Alta Velocidad. Se incluye también la nueva estación de la Sagrera, las zonas de estacionamiento y de tratamiento y los nuevos talleres de Sant Andreu.

El presente proyecto supone una alternativa, en este tramo concreto, al sometido a información pública en el año 2000 por el Ministerio de Fomento que realizaba el análisis de los impactos del trazado de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa desde el valle del Llobregat a la altura de Molins del Rey hasta la salida de Barcelona por el nudo de la Trinidad.

Dada la importancia del contenido de las alegaciones recibidas durante el periodo de información pública, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Barcelona deciden una nueva solución específica del tramo La Sagrera-Nudo de la Trinidad, actuación a la que se refiere este proyecto.

El Proyecto contempla las siguientes instalaciones ferroviarias.

Línea de Alta Velocidad.

Reposición de la línea de Cercanías de Granollers.

Reposición de la línea de Cercanías de Mataró.

Nueva Estación intermodal de La Sagrera.

Estación de Cercanías de Sant Andreu Comtal.

Zona de estacionamiento y mantenimiento.

Talleres de ancho internacional en Sant Andreu.

Trazado del tramo de la Línea de Alta Velocidad (LAV).—Se trata de una línea de ancho internacional, de vía doble, con una longitud de 3.560 m. del tramo objeto de la presente resolución. Su trazado comienza en el puente de la calle de Bac de Roda, pasando, a continuación, por la estación de La Sagrera, a nivel del terreno existente, y después de atravesar la zona de estacionamiento, al llegar a la zona del actual Triángulo Ferroviario, se dirige hacia el norte por la plataforma ferroviaria ya existente (frente a la estación en Sant Andreu). El punto final de la línea se localiza junto al Puente Coloma.

Las dos vías generales de la línea de Alta Velocidad se separan antes de la Estación La Sagrera, bifurcándose en 6 vías de apartado en la estación. Las vías generales se situarán así en posición extrema para evitar restricciones de capacidad.

Trazado de la Línea de Cercanías.—Las dos líneas de vía doble y de ancho ibérico: Mataró y Granollers, parten de la salida del túnel de Clot. Antes de llegar a la estación de La Sagrera las vías se separan y en la estación se bifurcan en dos vías generales y dos vías de apartado cada línea.

La línea de Cercanías de Granollers, de 3.681 m. de longitud, tras pasar por el nivel inferior de la estación de La Sagrera, emerge en el lado este de la plataforma ferroviaria destinada a la futura área de mantenimiento para, a partir de la C/ Once de Septiembre, discurrir paralelamente a la línea de alta velocidad, hasta el puente de Santa Coloma, pasando por la nueva estación de Sant Andreu Comtal.

La línea de cercanías de Mataró, también pasa por el nivel inferior de la estación de la Sagrera, pero emerge por el lado oeste de la plataforma ferroviaria, pasa bajo el viario hasta llegar al triángulo ferroviario, donde conecta con el trazado existente.

Estación de La Sagrera.—La nueva estación de La Sagrera será un intercambiador modal donde confluyan trenes de alta velocidad, de cercanías, metro, autobuses urbanos e interurbanos, taxis y vehículos privados. Constará de tres niveles. En la superficie se localizará la plataforma de la Línea de Alta Velocidad, con cuatro andenes de vía doble (ocho vías) y longitud 400 m. y otro andén de dos vías y longitud de 200. Los andenes correspondientes a cercanías y metro se encontrarán a un nivel inferior. Entre las dos plataformas se construirán aparcamientos para vehículos privados.

Se ha previsto además, un área de estacionamiento de 8 vías de 400 metros y 2 vías de 330 metros pasada la estación.

Estación de Sant Andreu Comtal.—Se proyecta en Sant Andreu Comtal, una nueva estación de Cercanías también de cuatro vías y dos andenes, situados al norte de los actualmente existentes.

Dicha estación, con fachada cerrada a la ciudad, presentará una altura entre 1 y 4 m. en la zona más cercana a las viviendas consolidadas, y total-