

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Esta orden entra en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 23 de diciembre de 2008.—La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

**20873** *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Modificación del soterramiento de la línea de Vilanova (C-2), Barcelona.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 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 dicho 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 propuesta de modificación de soterramiento de la línea de Vilanova (C-2) se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 9, letra k 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*

El objeto del proyecto es el soterramiento de la línea de cercanías de Vilanova (C-2) a su paso por el término municipal de LHospitalet de Llobregat, entre la Ronda Litoral y el límite con el término municipal de Barcelona.

Se trata de una modificación del trazado definido y aprobado en los estudios informativos «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Aeropuerto de Barcelona-LHospitalet-c/ Mallorca» en el subtramo La Torrassa-Sants y «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Sant Joan Despí-La Torrassa», aprobados en diciembre de 2004 y cuyas declaraciones de impacto ambiental se formularon ambas por Resolución de 9 de diciembre de 2004.

La solución aprobada para la línea de Vilanova (C-2) contempla un trazado en túnel excavado entre pantallas que comienza en la Ronda Litoral, tiene una estación subterránea a la altura de la actual en Bellvitge, continúa en variante en la zona de Tecla Sala, cruzándose con la línea de Vilafranca a distinto nivel y la ejecución de un futuro intercambiador en la Torrassa (líneas de cercanías C-2 y C-4, y líneas de metro L-1 y futura L-9).

Los estudios y trabajos de campo durante el desarrollo del proyecto constructivo, así como los problemas habidos durante la ejecución de otras infraestructuras en la zona (línea de alta velocidad, línea 9 de metro), han llevado a reconsiderar el método constructivo y a la modificación parcial del trazado aprobado.

La nueva solución propuesta plantea el uso de tuneladora en la mayor parte del trazado con los siguientes objetivos:

Evitar problemas geotécnicos por la mala calidad de los terrenos atravesados.

Evitar la afeción e incluso posible demolición al complejo cultural Tecla Sala.

Disminuir la afeción a la población (ruidos, vibraciones, reducción de la movilidad, ...) durante las obras.

Independizar las obras del soterramiento de la C-2 de las obras en la C-4, con la consiguiente reducción de plazos de ejecución.

El proyecto modificado de la línea C-2 tiene una longitud de unos 4.320 m de los cuales el 47% se realizarán con tuneladora. El trazado coincide en planta con el aprobado hasta las proximidades del centro cultural. A partir de aquí se separa del anterior con objeto de no pasar debajo del edificio principal del centro cultural de Tecla Sala. A continuación cruza bajo las vías actuales de la línea de Vilafranca, situándose al norte de las mismas, alejándose un máximo de 132 m del trazado aprobado. En alzado el trazado se ha modificado para permitir la excavación en mina con tuneladora entre la estación de Bellvitge y la subestación de FECSA.

El proyecto consta de los siguientes elementos:

Soterramiento de la línea C-2, con una longitud de unos 4.320 m.  
Estación de Bellvitge.

Estación de Vilanova en la zona de La Torrassa.  
Salidas de emergencia y ventilación.

El proyecto se sitúa en el término municipal de LHospitalet de Llobregat, a lo largo del actual pasillo ferroviario entre La Ronda Litoral y el límite con el término municipal de Barcelona.

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

2. *Tramitación y consultas*

La Dirección General de Ferrocarriles remitió documento ambiental para iniciar el procedimiento en junio de 2008.

En julio de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió el citado documento a diversos organismos para realizar la fase de consultas. La relación de organismos consultados y respuestas recibidas es la siguiente:

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Medios de Comunicación. Generalidad de Cataluña	X
Dirección General de Urbanismo. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.	
Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña	X
Diputación Provincial de Barcelona.	
Subdelegación del Gobierno en Barcelona.	
Ayuntamiento de Barcelona.	
Ayuntamiento de LHospitalet de Llobregat (Barcelona)	X

Los aspectos ambientales más importantes de las respuestas son los siguientes:

Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña. Considera que no es necesario someter el proyecto al trámite de evaluación ambiental. Propone algunas medidas adicionales relativas a filtración de contaminantes al subsuelo, gestión de residuos, reposición de ejemplares arbóreos dañados y medidas para proteger el acuífero del Llobregat propuestas en el documento ambiental.

Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña. En relación con su ámbito competencial en costas, no se observan impactos ambientales significativos diferentes a los del documento ambiental.

Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Medios de Comunicación. Generalidad de Cataluña: considera que en el documento ambiental se trata de forma satisfactoria el patrimonio cultural. El proyecto afecta a un edificio auxiliar del conjunto del antiguo molino papelerero de la Tecla Sala. Si no fuera posible modificar el proyecto para evitar su demolición, se debería solicitar del ayuntamiento su descalogación como bien cultural de interés local para su aprobación.

El Ayuntamiento de LHospitalet. Incluye varios informes. En uno de ellos, la Alcaldesa considera que la alternativa 2 (la modificada propuesta) es la más adecuada. Incluye un informe del Área de Medio Ambiente y Sostenibilidad en el realiza sugerencias y propone medidas sobre aspectos ambientales del proyecto.

En un primer informe de la Agencia de Desarrollo Urbano (ADU) consideraba que la localización del acceso de la tuneladora en la actual estación de Bellvitge es inadecuada por producir impactos ambientales, urbanos y sociales severos o críticos. Propone una alternativa modificando el perfil longitudinal para modificar el acceso de la tuneladora. En un informe complementario posterior, rectifica y considera que la solución de la tuneladora produzca impactos ambientales significativos. La modificación propuesta en el proyecto reduce sensiblemente los impactos del proyecto primitivo aprobado. La decisión del punto de inicio de empuje de la tuneladora es una cuestión que debe decidirse exclusivamente en función de su viabilidad técnica.

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.

### 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.**—Hay que indicar que insistir en que se trata de una leve modificación del trazado en planta y del procedimiento constructivo (excavación en mina con tuneladora), con la consiguiente modificación en el trazado en alzado, a una mayor profundidad.

El proyecto consiste en el soterramiento de la línea C-2, con una longitud de unos 4.320 m, de los cuales unos son en túnel, correspondiendo el resto a las rampas de acceso y a los tramos excavados entre pantallas. Incluye también la estación de Bellvitge y la estación de Vilanova, ambas subterráneas, en la zona de La Torrassa, así como las salidas de emergencia y ventilación.

**Ubicación del proyecto.**—El proyecto se sitúa en una zona urbana consolidada en el término municipal de L'Hospitalet de Llobregat, a lo largo del actual pasillo ferroviario entre La Ronda Litoral y el límite con el término municipal de Barcelona.

**Características del potencial impacto.**—En este caso, al tratarse de una modificación de un proyecto aprobado, habría que referirse al impacto adicional que representaría el nuevo trazado y el método constructivo.

Del estudio ambiental remitido por el promotor y de las respuestas a las consultas efectuadas con dicho estudio se deduce que el proyecto modificado tiene efectos ambientales más favorables (o menos desfavorables) que el primigenio.

Las principales ventajas ambientales del proyecto modificado son dos:

Evitar la afección e incluso posible demolición al complejo cultural Tecla Sala.

Disminuir la afección a la población (ruidos, vibraciones, reducción de la movilidad, ...) durante las obras.

Además de los aspectos ambientales, también tiene ventajas de otro tipo:

Evitar problemas geotécnicos por la mala calidad de los terrenos atravesados.

Independizar las obras del soterramiento de la C-2 de las obras en la C-4, con la consiguiente reducción de plazos de ejecución.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se cumplirán las prescripciones que sean de aplicación de las declaraciones de impacto ambiental de los estudios informativos «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Aeropuerto de Barcelona-L'Hospitalet-c/ Mallorca» en el subtramo La Torrassa-Sants y «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Sant Joan Despí-La Torrassa», aprobados en diciembre de 2004 y cuyas declaraciones de impacto ambiental se formularon ambas por Resolución de 9 de diciembre de 2004 (BOE de 18 de diciembre de 2004), y se tendrá en cuenta el contenido de los informes emitidos por las administraciones en respuesta a las consultas realizadas.

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, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 4 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

