

## VI

La Procuradora recurrente apeló el auto presidencial, manteniéndose en sus alegaciones, y añadió: Que de acuerdo con el artículo 117 del Reglamento Hipotecario, la cuestión debatida en el presente recurso gubernativo, se relaciona directamente con la calificación practicada por el señor Registrador de la Propiedad de fecha 8 de octubre de 1996. Que es evidente que al no haber cumplimentado el trámite de la notificación, la calificación denegatoria es la que es objeto de este recurso. Que no cabe duda que el objeto del recurso se circunscribe al supuesto contemplado en el artículo 43.3 del Reglamento Hipotecario, en cuanto se refiere a la denegación del asiento solicitado, al basarse como causa o motivo de dicha denegación en un requisito no cumplimentado, como es la notificación que se dice haber efectuado, pero que no se realizó con fecha 12 de mayo de 1995. Que, hay que concluir, que el recurso planteado se limita a la nulidad de la calificación del señor Registrador, en cuanto se concreta dicho recurso a dicha calificación en relación con los artículos 434.3 y 429 del Reglamento Hipotecario.

## Fundamentos de Derecho

Vistos los artículos 117, 429 y 434.3 del Reglamento Hipotecario y las Resoluciones de este Centro Directivo de 14 de octubre de 1975 y 17 de marzo de 1986, 8 de marzo de 1988, 23 de abril de 1990, 7 de noviembre de 1991, 25 de mayo de 1993, 19 de junio de 1999 y 15 de enero de 2000.

1. Son hechos relevantes para la resolución del presente recurso los siguientes: Se presenta en el Registro mandamiento de cancelación como consecuencia de un juicio ejecutivo ordinario; El Registrador deniega las cancelaciones por haberse inscrito la finca, con motivo de un ejecutivo anterior, a favor de distinta persona, y aparecer cancelados todos los asientos posteriores; El interesado recurre expresando lo siguiente en el suplico: «se proceda a la anulación de las actuaciones registrales practicadas (como consecuencia de la ejecución), y reponer el procedimiento a la situación anterior a la adjudicación de remate al haber incurrido en defecto de nulidad». El Presidente del Tribunal Superior desestima el recurso.

2. Como dice el auto recurrido, el objeto del recurso gubernativo viene limitado, por aplicación del artículo 117 del Reglamento Hipotecario, a la calificación del Registrador que deniegue o suspenda la práctica del asiento solicitado. Pretendiéndose, en el fondo, en el presente caso, la anulación de un asiento, con independencia que se haya incurrido en defectos formales en el procedimiento que terminó con el mismo, no es el recurso gubernativo la vía hábil para resolver dicha pretensión, ya que los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los Tribunales (cfr. artículo 1, 3 de la Ley Hipotecaria).

Esta Dirección General ha acordado desestimar el recurso interpuesto, confirmando el auto Presidencial y la calificación del Registrador.

Madrid, 17 de julio de 2000. La Directora general, Ana López-Monís Gallego.

Excmo. Sr. Presidente del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

**16050** RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2000, del Fondo Español de Garantía Agraria, por la que se anuncia la publicidad de las subvenciones concedidas por el mismo con cargo a los fondos comunitarios europeos del FEOGA-Garantía.

La Presidencia del Fondo Español de Garantía Agraria, de conformidad con el artículo 81.7 de la Ley General Presupuestaria, en concordancia con el artículo 6.7 del Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, y artículos 60 y 61 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, anuncia que las rela-

ciones de las subvenciones de ayudas, en general, concedidas por el organismo de acuerdo con las disposiciones comunitarias que la regulan, en particular, con cargo a los fondos comunitarios europeos de FEOGA-Garantía, correspondientes al segundo trimestre de 2000, y a fin de garantizar con efectos generales la transparencia de la actuación administrativa del organismo y el acceso a todos los que lo soliciten, se hacen públicas, mediante los listados pertinentes que pueden ser examinados en el Registro General del FEGA, calle Beneficencia, número 8, de Madrid, para conocimiento de los ciudadanos en general y de los interesados directos, con expresión del programa y crédito presupuestario al que se imputan, beneficiario, cantidad concedida y finalidad de la subvención.

Madrid, 5 de julio de 2000.—La Presidenta, Elena de Mingo Bolde.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**16051** RESOLUCIÓN de 31 de mayo de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo: Lleida-Barcelona, subtramo: Martorell-Barcelona. Segmento: Castellbisbal-nudo Trinitat (Barcelona).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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 actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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 formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 8 de mayo de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo de la «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Accesos a Barcelona», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicha memoria-resumen contemplaba dos corredores, que daban continuidad a los ya estudiados en el tramo ferroviario Lleida-Martorell, iniciándose en los municipios de Gelida y Sant Llorenç d'Hortons, y finalizando en la estación de La Sagrera, en el centro de la ciudad de Barcelona.

El denominado corredor 1, constituido por una única opción de trazado, discurría por los municipios de Sant Llorenç d'Hortons y Sant Esteve Sesrovires, al sur de sus respectivos núcleos. Atravesaba el municipio de Martorell por el norte del núcleo urbano, continuando por los términos de Castellbisbal, Rubí y Sant Cugat del Vallès. El trazado cruzaba la carretera B-30, atravesando por el sur el núcleo de Cerdanyola del Vallès y la zona nordeste de la sierra de Collserola. Tras cruzar las autopistas A-17 y A-18; al norte de Ciutat Meridiana, se incorporaba al eje ferroviario Barcelona-frontera francesa por la margen derecha del río Besòs, hasta la estación de La Sagrera.

El corredor 2, que incluía tres opciones de trazado distintas, tenía su inicio en el término de Sant Llorenç d'Hortons, atravesando los municipios de Gelida, Sant Esteve Sesrovires y Castellví de Rosanes. Hasta las proximidades del núcleo de Rubí, las distintas soluciones discurrían, todas ellas, al sur de la población de Martorell, en una u otra margen de la autopista A-7, para confluir en el paso común de la riera de Rubí, desde donde este corredor se mantenía en paralelo a la línea ferroviaria existente Papiol-Mollet, atravesando los municipios de Sant Cugat del Vallès y Cerdanyola del Vallès. Desde la conexión de las autopistas A-7 y A-18 (nudo de Baricentro), se planteaban de nuevo tres distintas opciones de

acceso hasta la estación de La Sagrera: La opción 1, por el norte del núcleo urbano de La Llagosta, la opción 2, por el sur del mismo, y la opción 3, paralela a la autopista A-18 entre los núcleos de Cerdanyola y Ripollet. Las tres opciones conectan en diferentes puntos con el eje Barcelona-frontera francesa, por la margen derecha del Besòs, alcanzando la estación de La Sagrera.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de diciembre de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas relativas al subtramo objeto de la presente declaración de impacto ambiental, se recogen en el anexo I.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, comprendido dentro del estudio Informativo, se recogen en el anexo II.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de 13 de noviembre de 1998 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona» de 11 de noviembre de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, en lo que se refiere al subtramo objeto de la presente declaración, se acompaña como anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 1 de julio de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, para que se formulase la declaración de impacto ambiental del subtramo Martorell-Barcelona.

En las conclusiones del informe de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sobre las alegaciones del subtramo Martorell-Barcelona se expone la solución propuesta por el promotor. Dicha solución está constituida, desde su inicio en el entorno de Rubí hasta el polígono Can Salvatella, al sudeste de Barberá del Vallès, por la denominada «propuesta alternativa para el corredor ferroviario del Vallès», elaborada por la Agencia Barcelona Regional por encargo de los ayuntamientos de Castellbisbal, Papiol, Rubí, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Santa Perpètua de Mogoda, La Llagosta, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, y Barcelona. El trazado propuesto pasa a denominarse eje 1 en la solución propuesta por el promotor tras la información pública y equivale a un ajuste de trazado de la denominada variante de Rubí descrita en el estudio informativo, inscribiéndose, de forma general, en el corredor de la línea ferroviaria Papiol-Mollet.

Los planos correspondientes al trazado propuesto por el promotor tras la información pública están incluidos en el apéndice 1 del informe de alegaciones, elaborado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Con fecha 29 de octubre de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, para que se formulara declaración de impacto ambiental, el expediente del estudio Informativo del subtramo Gelida-Castellbisbal. Posteriormente se ha indicado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental que en dicho tramo se está estudiando actualmente una modificación de trazado.

En consecuencia, 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, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de Ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, Tramo: Lleida-Barcelona, Subtramo: Martorell-Barcelona», en el segmento Castellbisbal-nudo Trinitat (Barcelona), es decir, en la parte del trazado comprendida desde el paraje de Can Balasc, entre Castellbisbal y Rubí, hasta el nudo de la Trinitat, en el extremo norte del complejo ferroviario de La Sagrera-Sant Andreu.

#### **Declaración de impacto ambiental**

Dado que el estudio informativo y el resultado del proceso de información pública condicionan los kilómetros iniciales del subtramo, entre

los núcleos de Martorell, Castellbisbal y Rubí, a estudios informativos actualmente en revisión o en realización, caso del subtramo Gelida-Martorell y de los accesos a Barcelona por el corredor del Llobregat, e igualmente excluyen las tareas de definición de la línea de alta velocidad entre las estaciones de La Sagrera y Francia, dichas actuaciones no son objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

Teniendo en cuenta que las infraestructuras (tendidos y subestaciones) necesarias para el suministro de energía eléctrica a la línea férrea no aparecen contempladas en el estudio de impacto ambiental, dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenerse a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del sector eléctrico, y a la legislación aplicable de la Generalidad de Cataluña.

Para formular la presente declaración se ha examinado la documentación contenida en el expediente de evaluación de impacto ambiental, consistente en: El estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, el resultado del proceso de información pública, la propuesta de los ayuntamientos plasmada en el documento de Barcelona Regional y los documentos aportados posteriormente («Propuesta de integración territorial de los nuevos enlaces ferroviarios» de los ayuntamientos de La Llagosta, Santa Perpètua de Mogoda y Mollet del Vallès, y el «proyecto básico de recuperación medioambiental del entorno fluvial del río Besòs» del Consorcio para la Defensa del Besòs).

La alternativa propuesta por el promotor tras el proceso de información pública, cuya descripción se refleja en el anexo II, consiste en la variante de Rubí (considerando las modificaciones de la misma propuestas en el proceso de información pública por los ayuntamientos bajo la denominada «Propuesta de Barcelona Regional», que equivale a una modificación de la variante de Rubí y su adaptación al corredor del Papiol-Mollet), la variante de La Llagosta norte (vías 9 y 10), las vías 3 y 4, las vías 7 y 8 y el eje 3 desde el punto kilométrico 3 + 000 hasta el nudo de la Trinitat.

A la vista de lo anterior, se considera que para el desarrollo de la alternativa anteriormente mencionada se deberá cumplir, tanto en la redacción del proyecto de trazado y construcción, como durante su ejecución y explotación, lo establecido en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga al contenido de la presente declaración y, además, las siguientes condiciones:

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

1.º Con objeto de minimizar el impacto acústico y visual, se estudiará la viabilidad técnica de prolongar el túnel número 1 de la variante de Rubí en dirección oeste en la longitud necesaria para satisfacer el objetivo indicado.

2.º Los puentes de paso del ferrocarril sobre la riera de Rubí (punto kilométrico 1 + 750 de la variante de Rubí) y sobre el río Seco (punto kilométrico 10 + 250 de la variante de Rubí) se proyectarán de forma que los tableros se dispongan paralelos y lo más próximos que sea técnicamente posible, tanto en planta como en alzado, a los del ferrocarril existente de la línea Papiol-Mollet. Asimismo, las pilas y los estribos se dispondrán de forma simétrica a los de los puentes existentes, con objeto de reducir el impacto visual del conjunto.

3.º El trazado se proyectará de forma que no se afecte a la ermita de la Torre del Llebre (punto kilométrico 2 + 100) ni durante la ejecución ni una vez en servicio. El citado edificio será aislado con cerramiento rígido durante la ejecución de las obras.

4.º Con objeto de disminuir la afeción a la vegetación y facilitar el paso de la fauna, la obra de drenaje prevista sobre la vaguada del punto kilométrico 7 + 080 de la variante de Rubí se sustituirá por un puente de mayores dimensiones, de forma que los estribos queden al menos a 5 metros de la vegetación asociada a la vaguada.

5.º Con objeto de minimizar los impactos derivados de la ejecución de las obras y el impacto paisajístico, se prolongará por el oeste el túnel número 3 de la variante de Rubí, iniciándose en el punto kilométrico 7 + 900 en lugar de en el punto kilométrico 8 + 460, y se excavará en mina en la mayor longitud que sea técnicamente posible, para lo cual se disminuirá la cota de la rasante en esta zona, teniendo en cuenta los condicionantes del trazado. En las zonas en las que el túnel deba excavar a cielo abierto, se realizará con técnicas que conlleven un menor volumen de excavación y permitan una mayor proximidad al túnel del ferrocarril Papiol-Mollet.

6.º Con objeto de minimizar la afeción a los ríos producida por los túneles proyectados a cielo abierto, como es el caso del río Ripoll en el cruce de la solución de Barcelona Regional y en el cruce del eje 3 (punto kilométrico 3 + 500), así como el de la riera de Caldes, en su desembocadura al río Besòs, en la zona cruzada por las vías 6 y 7 con el ajuste de trazado

establecido en el punto 11 de la presente condición, se estudiará la cota máxima a la que puede estar situada la clave del túnel en el paso bajo el cauce para que la fauna y la flora asociadas al río no se vean afectadas por la existencia del túnel y para permitir una posible regeneración ambiental del río.

7.º En las proximidades de la boca de salida del túnel de la solución de Barcelona Regional bajo el polígono de Can Salvatella, en el área donde vuelve a encontrarse con la línea Papiol-Mollet, el trazado se proyectará de forma que se minimice la afección a las manchas de cañizo existentes.

8.º Con objeto de disminuir los impactos acústico y paisajístico y la intrusión visual, entre el punto kilométrico 14 + 700 de la variante de Rubí y la riera de Caldes el trazado discurrirá por la margen sur del ferrocarril Papiol-Mollet.

9.º Con el mismo objetivo que el del párrafo anterior y para minimizar el efecto barrera de la infraestructura sobre la zona urbana y el parque urbano en desarrollo, así como para respetar el bosque de Soldevilla, se sustituirá el desmonte de los puntos kilométricos 16 + 000-16 + 400 de la variante de Rubí por un falso túnel, prestándose especial atención en el diseño y en el proceso constructivo para no afectar al bosque mencionado.

10. Con objeto de minimizar la fragmentación del territorio, la afección a suelo protegido y el impacto paisajístico, desde aproximadamente el punto kilométrico 16 + 400 de la variante de Rubí hasta el final de la misma y durante el tramo inicial de las vías 3 y 4, así como en el de las vías 9 y 10, en el entorno del cruce con la N-152 y de los terrenos de la demolida fábrica Rania, se desplazará el trazado en dirección norte hasta adosarlo al del Papiol-Mollet, pasando por el extremo norte de los terrenos de la mencionada fábrica. Se realizará también una modificación del alzado del trazado de forma que el cruce de las vías 3 y 4 con la autopista A-7 se efectúe por debajo de la misma, en lugar de en viaducto sobre ella, como estaba previsto en el estudio informativo y en la solución elegida tras la información pública. Con esta modificación en alzado quedan eliminados los enormes terraplenes (hasta 25 m) necesarios para cruzar la autopista y los proyectados en la misma ribera del Besòs. Para la modificación exigida puede servir de referencia el trazado propuesto por Barcelona Regional.

11. Con el mismo objetivo que la medida anterior, se estudiará un ajuste de trazado del cruce de las vías 9 y 10 por debajo de la autopista A-7 y de la riera de Caldes, de forma análoga a como se cruza el río Ripoll a la altura del túnel de Montcada, estudiando también el trazado propuesto por Barcelona Regional para esta zona (que implica el paso de las vías 9 y 10 entre el ferrocarril y la autopista). Se realizará un análisis y comparación ambiental de estas dos soluciones y de la propuesta en el estudio informativo, valorando en cada una de ellas el impacto paisajístico y las afecciones a la riera de Caldes y a la ribera del Besòs. En función de los resultados de dicho análisis se elegirá la solución a ejecutar, por lo que, tanto los trazados, como el análisis y comparación ambiental, deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con anterioridad a la aprobación del proyecto de trazado y construcción.

12. Con objeto de minimizar el efecto barrera, el puente previsto en el estudio informativo para cruzar la riera de Caldes se sustituirá por un viaducto cuyas luces sean como mínimo iguales a las del viaducto actualmente existente de la línea Papiol-Mollet. Dicho viaducto deberá prolongarse en su inicio hasta el punto kilométrico 16 + 600, a la altura del paseo de La Florida, en el caso de que se decida dar mayor permeabilidad a la actual línea de Papiol-Mollet en la modificación para lograr su duplicación, que se encuentra actualmente en estudio.

13. Con objeto de minimizar la afección a la margen derecha del Besòs, teniendo en cuenta los cambios de trazado exigidos en los puntos 10 y 11 de la presente condición, además de realizar un ajuste en el trazado de las vías 7 y 8 para que constituyan una única plataforma de doble vía, se estudiará un ajuste de trazado de las mismas y de las restantes vías (9 y 10, 3 y 4) nada más cruzar la autopista, de forma que su trazado se aproxime lo más posible a la autopista A-7 y constituyan todas un único tronco que ocupe lo mínimo indispensable.

14. Con el fin de minimizar la afección al río Besòs y a sus márgenes, y no hipotecar su futura restauración y el proyectado parque fluvial, en las zonas en las que el trazado discurre por el cauce del río o por su margen se estudiará una solución que dé prioridad a la aplicación de técnicas constructivas «blandas» que permitan una buena integración paisajística, en lugar de los muros y escolleras previstos en el estudio informativo. Dado que las actuaciones proyectadas implican la afección a ambas márgenes, en el estudio de soluciones exigido se contemplará como alternativa, tanto de trazado como de actuaciones anejas (muros y escolleras de ambas márgenes), la propuesta expuesta en el documento aportado

por el Consorcio para la Defensa de la Cuenca del Besòs tras la información pública.

15. En la parte inicial del túnel de Montcada, entre los puntos kilométricos 3 + 500 y 3 + 600 del denominado eje 3, y considerando la proximidad de su bóveda al fondo del cauce del río Besòs, se estudiará el ajuste de su trazado de forma que permita alejarse en lo posible del fondo del citado cauce, minimizando la afección sobre el mismo.

16. Con objeto de minimizar las afecciones sonoras y la intrusión visual sobre el barrio de Can Sant Joan en el municipio de Montcada i Reixac, se prolongará el denominado túnel de Montcada al menos hasta el punto kilométrico 5 + 800. No obstante, la longitud de la prolongación deberá definirse en función de los resultados que arroje el estudio de los niveles de ruido previsible, que deberá realizarse para una zona más amplia que la anteriormente indicada, considerando el efecto de la boca del túnel y las viviendas que se encuentran algo más distantes del trazado pero a cota superior a éste.

2. Localización de canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Dado que en el estudio de impacto ambiental no figura ningún análisis ambiental de los vertederos necesarios, y teniendo en cuenta el elevado volumen de tierras sobrantes que conlleva la ejecución del proyecto, con objeto de minimizar las superficies de afección, deberán concretarse con precisión los movimientos de tierra necesarios y las posibilidades de reutilización de los materiales extraídos a lo largo del trazado. Por ello, con anterioridad a la aprobación definitiva del proyecto de construcción, se realizará un estudio y análisis ambiental de los vertederos necesarios, planteando una zonificación (escala mínima 1: 5.000) del territorio potencialmente receptor de los sobrantes, según la capacidad de acogida de la zona, eligiendo para éstos las zonas de mínima afección agrícola, hidrológica, ecológica, cultural y paisajística. En la búsqueda de los emplazamientos adecuados se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos. A tales efectos, se podrá considerar la sustitución del viaducto número 1 de la variante de Rubí, en el tramo que atraviesa la explotación de tierras existente por un terraplén. La localización precisa de todos estos emplazamientos permanentes, sea cual sea su capacidad prevista, vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración con su presupuesto, que tendrán carácter contractual.

Considerando igualmente que en el estudio de impacto ambiental no se hace referencia a las canteras, zonas de préstamo y graveras necesarias para la ejecución del proyecto, deberán emplearse únicamente aquellas que dispongan de la preceptiva autorización, y contengan el correspondiente proyecto de restauración (Ley 12/1981 y Decreto 343/1983, de la Generalidad de Cataluña). Así, se realizará un inventario de las canteras existentes en el entorno del proyecto, de las posibilidades de las mismas y de las necesidades de la actuación, debiendo darse prioridad a la utilización de las canteras legalizadas y con planes de restauración aprobados. En caso de ser necesaria la apertura de nuevas canteras, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación ambiental.

El Proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, de áreas de recarga, de márgenes de ríos, así como de áreas de elevado valor cultural, ecológico, y paisajístico.

La localización final de los préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares de obra se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas analizadas para su emplazamiento.

3. Protección del sistema hidrológico.—Se proyectarán, en coordinación con la Junta de Aguas de la Generalidad, las medidas preventivas y de control necesarias para evitar afecciones a la calidad de las aguas durante la realización de las obras. En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etcétera) en áreas en las que se pueda afectar directamente al terreno o a los cursos de agua. Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos producidos por la obra. Los vertidos se gestionarán de acuerdo a la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el proyecto de construcción y, en el caso de las aguas procedentes de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, así como de los lixiviados procedentes de la excavación de túneles, se dispondrán y diseñarán balsas de decantación adecuadas para su tratamiento. Estas aguas serán sometidas a desbaste y decantación. Se aplicará

otro tipo de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación arrojará valores superiores o próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de la actuación. Entre otros, se considerarán la riera de Rubí, el río Ripoll (en los dos puntos de cruce), la riera Seca, el torrente de Polinyà, la riera de Caldes y el río Besòs.

Por lo que se refiere a la construcción de puentes, viaductos y obras de drenaje, la franja de afección al cauce se limitará al ancho de la plataforma y, siempre que la anchura del cauce lo permita, se evitará la localización de pilas en el interior del mismo.

Tanto el túnel previsto (puntos kilométricos 10 + 700-14 + 417) en la solución de Barcelona Regional bajo el cauce del río Ripoll, como en el túnel de Montcada (puntos kilométricos 3 + 315-5 + 440, eje 3) bajo el mismo río y como, en su caso, en el túnel bajo la riera de Caldes, habrán de especificarse en el proyecto constructivo las medidas correctoras necesarias para evitar afecciones, tanto en la fase de explotación, como, especialmente, en la fase de construcción, sobre los mencionados cauces y sus acuíferos asociados. Una vez finalizadas las obras, se garantizará la correcta restauración de los mismos. Se especificarán igualmente las medidas correctoras necesarias para evitar afecciones al río Besòs en todo el tramo que discurre paralelo a él, así como a la riera de Caldes y a la riera Seca, en el entorno de la desembocadura de ambos cauces. En el diseño de las medidas correctoras a aplicar deberán tenerse en cuenta las propuestas por el Consorcio para la Defensa del Besòs en el «Proyecto básico de recuperación medioambiental del entorno fluvial del río Besòs» en el tramo afectado por el proyecto objeto de declaración.

Por lo que se refiere a las aguas subterráneas, se deberá realizar un estudio, con anterioridad a la aprobación definitiva del proyecto de construcción, de la naturaleza hidrogeológica de los terrenos atravesados, con objeto de que las nuevas actuaciones no supongan alteraciones zonales y se asegure la normal infiltración del agua de lluvia. El estudio hidrogeológico deberá analizar la posible afección a los pozos de abastecimiento, tanto en relación con la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, y estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4. Prevención de la contaminación por ruidos y vibraciones.—Con arreglo a las estimaciones de niveles de ruido evaluadas en el estudio informativo, se ha detectado un conjunto de puntos en los que dichos niveles superarán previsiblemente los considerados recomendables. Considerando la escala de trabajo del estudio informativo, así como las nuevas soluciones de trazado derivadas del proceso de información pública, y teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de los ajustes de trazado requeridos en la condición 1, deberá realizarse, a escala de proyecto de construcción, el correspondiente estudio específico que determine el incremento de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de la nueva infraestructura con respecto a la situación actual sin proyecto, definiendo la necesidad de adoptar medidas de protección acústica y fijando las características técnicas y estéticas de las mismas.

Dadas las previsibles afecciones, dichos estudios se realizarán, al menos, en las siguientes zonas:

Entorno urbano de Rubí, desde el final del túnel previsto en la zona Oeste del núcleo urbano hasta el entorno de la autopista A-7.

Entorno del Hospital General, en Rubí, y muy especialmente, en la embocadura del túnel inmediata al centro sanitario.

Entorno de Sant Llorenç de Font Calçada.

Fachada urbana norte de Sant Cugat del Vallès, Colegio Público «Pins dels Vallès», Centro de Alto Rendimiento Deportivo y entorno de Ca'n Vallpallers.

Entorno de la urbanización Can Fatjó dels Hurons.

Fachada urbana norte de Cerdanyola del Vallès.

Fachada urbana sur de Santa Perpètua de Mogoda.

Fachada urbana norte de La Llagosta, especialmente el barrio de La Florida.

Entorno de Can Sant Joan, en Montcada i Reixac, en ambas márgenes del río Besòs.

Fachada urbana de Barcelona en las inmediaciones del nudo de Trinitat.

En ambas márgenes del Besòs en el tramo del parque fluvial proyectado, de acuerdo con el documento aportado por el Consorcio para la Defensa de la Cuenca del Besòs tras la información pública.

Para disminuir el impacto acústico y la intrusión visual, en los tramos anteriormente mencionados y en todos aquellos en los que esta línea férrea se sitúe a menos de 200 metros de zonas habitadas se considerará la posibilidad de que el trazado discurra en desmonte, y, en el caso de que esto no sea posible o conveniente, se dispondrán caballones de tierra de al menos 3 metros de altura sobre la cota de la vía, siempre que la ocupación del suelo no lo haga desaconsejable.

Las medidas de protección acústica que se diseñen deberán permitir alcanzar los objetivos de calidad acordados con las recomendaciones de la UE y habrán de tener en cuenta lo establecido en la Resolución de 30 de octubre de 1995 del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña. En consecuencia, los niveles de inmisión sonora originados por la actuación, medidos a 2 metros de las fachadas y a cualquier altura de las edificaciones o en los límites de suelo urbano o urbanizable o en las riberas del río Besòs, no deberán sobrepasar los valores expuestos a continuación. Dichos valores se reducirán en 5 dB(A) en las zonas de mayor sensibilidad acústica, definidas de acuerdo con la Resolución anteriormente indicada:

Zonas residenciales:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (veintitrés-siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (veintitrés-siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a las zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

Tampoco deberá superarse, en ninguna de las zonas, los 85 decibelios (A) L<sub>max</sub>, medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq, reduciéndose en 5 decibelios (A) en las zonas de mayor sensibilidad acústica, definidas en la resolución anteriormente indicada.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en el conjunto del trazado, con especial atención en el polígono industrial de Cova Solera (punto kilométrico 1 + 900), en el municipio de Rubí, así como en el entorno urbano de los diversos túneles proyectados: En el núcleo urbano de Rubí (puntos kilométricos 0 + 900 a 1 + 455 de la variante de Rubí), en el Hospital General y en Rubí (puntos kilométricos 2 + 600 a 3 + 000 de la variante de Rubí), en el norte del núcleo urbano de Sant Cugat del Vallès y en el colegio público Pins del Vallès (puntos kilométricos 4 + 450 a 5 + 420 de la variante de Rubí), en el polígono industrial de Can Salvatella (solución de Barcelona Regional) y en el túnel de Montcada (puntos kilométricos 3 + 315 a 5 + 440 del eje 3 y ampliación en el barrio de Can Sant Joan).

Con objeto de verificar el modelo de impacto acústico aplicado en el estudio de impacto ambiental, y de adaptar el estudio a las modificaciones de trazado especificadas en la condición 1, en el programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación se incorporarán campañas de mediciones, tanto en las zonas donde hayan sido establecidas medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los máximos recomendados.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o complementar las medidas mitigadoras ejecutadas.

5. Continuidad de los servicios existentes y reposición de vías pecuarias.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, la continuidad de caminos rurales, carreteras, infraestructuras de riego y eléctricas, así como otros servicios afectados. En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de la permeabilidad de la infraestructura respecto a las actividades características de la zona.

La reposición de líneas de comunicación, ejes de infraestructura, caminos rurales y otras, 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, minimizando la longitud de los recorridos, y, genéricamente, la ocupación de terrenos que conlleva.

En este sentido, se tendrán en consideración para su inclusión en los proyectos constructivos las propuestas realizadas por los Ayuntamientos de La Llagosta, Santa Perpètua de Mogoda y Mollet del Vallès, en relación con caminos y viales secundarios a mantener y restituir dentro del marco de la «Propuesta de integración territorial de los nuevos enlaces ferroviarios» (Barcelona Regional. Diputación de Barcelona. Noviembre de 1999).

Dado que en el estudio informativo no se han considerado las posibles vías pecuarias presentes en el entorno del trazado previsto, el proyecto de construcción incorporará, en coordinación con los Servicios Territoriales de Barcelona del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña, un inventario de las vías pecuarias existentes de la franja de ocupación de la nueva infraestructura.

El proyecto de construcción incorporará la reposición de las vías pecuarias afectadas, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y su continuidad, siguiendo las orientaciones establecidas por la administración responsable.

6. Protección del patrimonio cultural.—El proyecto de construcción incorporará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

Dicha prospección se intensificará en las siguientes zonas, próximas al trazado previsto, o afectadas directamente por él:

Área de la ermita de Torre de Llebregat (punto kilométrico 2 + 150, variante de Rubí) en el núcleo urbano de Rubí. Dado que la citada ermita es un edificio catalogado y parece posible no afectarlo con el trazado, se garantizará la no afectación a la misma durante la obra y la explotación.

En torno al punto kilométrico 16 + 500 de la variante de Rubí, en el paraje de Can Soldevila, en el que, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, se afecta a una zona con un valor patrimonial alto. En cualquier caso, se intentará reducir al mínimo la afectación de dicho yacimiento.

Se realizará también la localización precisa y, en su caso, prospección de las zonas siguientes:

Área de Can Alzamora y Casetes Can Sedo (punto kilométrico 2 + 300 de la variante de Rubí).

Área de Sant Llorenç de Font Calçada (municipio de Sant Cugat del Vallès), en el entorno de Can Ametller y de Santa María de Campanya (punto kilométrico 3 + 800 y 4 + 100 de la variante de Rubí).

Inmediaciones del Centro de Alto Rendimiento Deportivo de Sant Cugat del Vallès, en el entorno de Can Vulpallers (punto kilométrico 5 + 900 de la variante de Rubí).

La Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

7. Protección y conservación de los suelos.—Con objeto de minimizar la afectación al suelo de elevada calidad agraria, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, limitándose ésta, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía, e incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. La circulación de personal y maquinaria se restringirá a la zona acotada. Estas restricciones serán de especial aplicación en las siguientes áreas, constituidas por los suelos de mayor capacidad productiva del entorno de la actuación:

Área Estación del Vallès: Puntos kilométricos 3 + 000 a 4 + 000 de la variante de Rubí.

Área de Sant Cugat-Cerdanyola: Puntos kilométricos 6 + 000 a 7 + 800 de la variante de Rubí.

Área de la Llagosta: Punto kilométrico 14 + 800 de la variante de Rubí, y las vías 1 y 2 (vías 9 y 10 del E.I.), desde su inicio hasta el entorno del ferrocarril Barcelona-Port Bou.

Aluvial del Besòs, en el recorrido del las vías 7 y 8 y del eje 3.

Como medida correctora básica del impacto sobre los suelos, en las zonas afectadas temporal o permanentemente por la actuación, y constituidas por suelos naturales susceptibles de utilización como tierra vegetal, se recuperará la capa superior de los mismos para su posterior utilización en los procesos de restauración. Por lo que se refiere a las condiciones de acopio, mantenimiento y reutilización de dichos suelos, éstas serán definidas en detalle en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para la posterior reutilización.

8. Protección de la vegetación y de la fauna.—Con objeto de evitar afecciones a las áreas constituidas por vegetación natural, el acceso a éstas será limitado mediante jalonamiento, en las mismas condiciones que las señaladas en la condición 6.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos y/o las pilas queden al menos a 5 metros de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afectación a ésta,

incluso durante la ejecución de la obra. Siempre que sea técnicamente viable, se evitará la colocación de pilas en los cauces y en ningún caso la afectación a la vegetación de ribera superará el ancho de la plataforma de la vía.

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna que generará la nueva infraestructura, se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos. La localización y diseño de los pasos para fauna, así como la adecuación de los drenajes, se determinará de acuerdo con los resultados del estudio de corredores faunísticos que deberá realizarse antes del proyecto de construcción. Dicho estudio deberá considerar en las áreas de La Llagosta, Santa Perpètua y Mollet las propuestas del documento «Propuesta de integración territorial de los nuevos enlaces ferroviarios», presentado por dichos ayuntamientos tras la información pública.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión y de 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 referido proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra, como taludes de desmonte y terraplén, embocaduras de túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc., así como otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares, y otras.

Como áreas singulares para la definición de propuestas de tratamiento especial a lo largo del trazado ferroviario previsto cabe destacar a las siguientes:

Puntos kilométricos 1 + 500 a 2 + 600 de la variante de Rubí: Fachada urbana de Rubí y de Valldoreix, en el entorno de la estación de Rubí y en el paraje de Can Alzamora.

Puntos kilométricos 3 + 000 a 4 + 450 de la variante de Rubí: Entorno de la futura estación del área del Vallès. Tratamiento paisajístico integral con la línea Papiol-Mollet.

Puntos kilométricos 5 + 500 a 7 + 000 de la variante de Rubí: Fachada urbana del núcleo de Sant Cugat del Vallès y entorno del Centro de Alto Rendimiento Deportivo (CARE).

Puntos de cruce de la solución de Barcelona Regional con el río Sec, con la riera Seca, y con el torrente de Polinyà.

Vías 9 y 10, en todos sus taludes al norte de la localidad de La Llagosta, en su recorrido sobre la margen derecha del río Besòs, y en la confluencia de éste con la riera de Caldes.

Vías 3 y 4, en todos sus taludes al norte del núcleo de La Llagosta, en su recorrido sobre la margen derecha del río Besòs hasta la confluencia con el río Tenes.

Vías 7 y 8, y eje 3, en todos sus taludes, en su discurrir paralelo al cauce del río Besòs.

Con el fin de minimizar la afectación del proyecto al río Besòs y sus márgenes, dentro de las actuaciones de tratamiento e integración paisajística de las obras, se redactará un proyecto de medidas compensatorias, en coordinación con los ayuntamientos afectados, que considerará las orientaciones y propuestas de ordenación y restauración planteadas para este tramo por el Consorcio para la Defensa de la Cuenca del Besòs en el documento «Proyecto básico de recuperación medioambiental del entorno fluvial del río Besòs. Documento Preliminar, diciembre de 1999». Las medidas compensatorias a proyectar deberán mitigar los impactos residuales que produce el proyecto, en especial en el entorno de la desembocadura de río Ripoll (afección a la ribera de la margen derecha del Besòs frente al área de contacto de la sierra de Marina con el río en Torrelblanca y frente a la balsa de Can Moià), en el entorno de la desembocadura de la Riera de Caldes (afección a la chopera existente y al punto de contacto de la sierra de Marina en esta zona con áreas protegidas interiores), así como en ambas márgenes del Besòs en la zona de enlace con la línea Barcelona-frontera francesa (afección a ambas márgenes del río y a la escasa vegetación existente), que puede hipotecar definitivamente el potencial de esparcimiento para la población de todas estas áreas y así como su posible recuperación.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H: 2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de minimizar el impacto paisajístico y favorecer los procesos de revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas ambientales de éstos. En el

diseño de las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, con el objeto de evitar desmontes verticales o de pendiente pronunciada y facilitar su integración paisajística. Siempre que sea técnicamente viable, los taludes de los nuevos accesos a los túneles se abatirán a pendientes 2H: 1V, con objeto de evitar el atrincheramiento y las morfologías que impidan su correcta revegetación.

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 viales existentes. Una vez terminadas las obras, los accesos se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán.

En el mencionado proyecto se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de las implicaciones paisajísticas de los taludes y la disponibilidad de tierra vegetal.

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

10. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras que se desarrollen a partir del estudio de impacto ambiental y del condicionado de esta declaración.

En él se detallará el método de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la secuencia y período de su emisión. Para ello el programa de vigilancia ambiental detallará, 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 para cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

Dicha Secretaría de Estado, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones atribuidas al director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, 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 de las obras y final, 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 documentos:

A) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental para la fase de las obras, presentado por la dirección ambiental de la obra.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra.

B) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

C) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Ajuste de trazado, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Localización de canteras, préstamos, caminos de obra, instalaciones auxiliares y vertederos, de acuerdo con lo indicado en la condición 2.

Protección del sistema hidrológico conforme a lo indicado en la condición 3.

Protección contra el ruido y las vibraciones referidos en la condición 4.

Continuidad de los servicios existentes y vías pecuarias referida en la condición 5.

Protección del patrimonio cultural, de acuerdo con lo indicado en la condición 6.

Protección y conservación de los suelos, de acuerdo con lo especificado en la condición 7.

Protección de la vegetación y la fauna, de acuerdo con lo indicado en la condición 8.

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

D) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y eficacia de las obras de drenaje y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 3.

Informe sobre los niveles reales de ruido y valoración de las vibraciones que se refieren en la condición 4 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección del patrimonio cultural, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación ambiental e integración paisajística incluidas en el proyecto, de acuerdo con lo indicado en la condición 9 y, en su caso, reposición de marras realizadas.

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

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.

11. Documentación adicional.—La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación a los documentos de contratación de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de Impacto establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones. Se remitirá, asimismo, documentación relativa a los siguientes aspectos:

Ajustes de trazado, con detalle de proyecto de construcción, para las vías 9 y 10 requeridos en la condición 1 y análisis y comparación ambiental de los mismos; proyecto de construcción de los restantes ajustes de trazado requeridos en la condición 1 y diseño de las actuaciones establecidas en ella.

Cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares. Ubicación, características, planes de restauración y presupuesto de los vertederos permanentes. Identificación de las canteras y graveras que se van a utilizar y análisis ambiental que justifica la elección. Emplazamiento de las zonas de préstamos e instalaciones auxiliares. Todo ello según lo establecido en la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y a la realización de estudios hidrogeológicos, a que se refiere la condición 3. Medidas protectoras y correctoras para minimizar el impacto sobre el río Besòs y la riera de Caldes

Estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento del proyecto. Diseño de las medidas de protección acústica necesarias y de minimización de las vibraciones, así como prescripciones del programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 4.

Estudio sobre la permeabilidad de la infraestructura exigido en la condición 5. Informe sobre la reposición de servicios y de vías pecuarias a que se refiere la citada condición.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos, a las que se refiere la condición 7.

Proyecto de medidas compensatorias por la afección al Besòs requerido en la condición 9. Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la citada condición.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 10. Una vez realizada la adjudicación definitiva de las obras, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el equipo responsable de la dirección ambiental de la obra.

12. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el

documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

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.

Madrid, 31 de mayo de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultados	Respuestas recibidas
Generalidad de Cataluña. (Barcelona).	
Delegación del Gobierno en Cataluña. (Barcelona).	
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña (Barcelona).	
Dirección Territorial del MOPT en la C.A. de Cataluña. (Barcelona).	
Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña. Dirección General de Patrimonio Natural. (Barcelona).	X
Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña (Barcelona).	
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña (Barcelona).	
Diputación Provincial de Barcelona.	
Gobierno Civil de Barcelona.	
Consejo Comarcal del Barcelonès (Barcelona).	X
Consejo Comarcal del Vallès Occidental (Barcelona).	X
Consejo Comarcal del Baix Llobregat (Barcelona).	
Consejo Comarcal del Vallès Oriental (Barcelona).	
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) (Barcelona).	
Consejo de Investigación y Desarrollo (CSIC) (Barcelona).	
Instituto de Ecología Urbana. (Barcelona).	
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. (Barcelona).	
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. (Barcelona).	
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. (Barcelona).	
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología. (Barcelona).	
Alternativa Verde. (Barcelona).	
Liga para la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA) (Barcelona).	
Grupo D'estudis de la Natura «Andrias». (Barcelona).	
Colectivo Ecologista Libertario (CEL). (Barcelona).	
Fundación CIDOB. (Barcelona).	
Fundación Carles Pi i Suñer Estudis Autònoms. (Barcelona).	
Fundación Roca Gales. (Barcelona).	
Asociación Vida Sana. (Barcelona).	
Fundación Ecomediterránea. (Barcelona).	
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (CEPA) (Barcelona).	
CODEN (Barcelona).	
Colectivo Ecologista d'Alzina. (Barcelona).	
Grupo de Natura del Club Mantanyen. (Barcelona).	
Alternativa verde-MEC (Coordinadora del Baix Llobregat) (Barcelona).	
CODA (Madrid).	
AEDENAT (Madrid)	X
FAT (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
ICONA (Madrid).	
SEO (Madrid).	
ITGE (Madrid)	X
CEDEX (Madrid)	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	
Ayuntamiento de Martorell (Barcelona).	X

Consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Castellbisbal (Barcelona).	X
Ayuntamiento de San Andreu de la Barca (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Rubí (Barcelona).	X
Ayuntamiento de San Cugat del Vallès (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallès (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Barbera del Vallès (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Ripollet (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Montcada i Reixach (Barcelona).	X
Ayuntamiento de La Llagosta (Barcelona).	X
Ayuntamiento de Mollet del Vallès (Barcelona).	
Ayuntamiento de Barcelona.	

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, a través de la Dirección General de Patrimonio Natural, descarta la propuesta de trazado del corredor 1 y propone un trazado combinado de diversas opciones del corredor 2, indicando que, debido al alto grado de intervención humana, cualquier alternativa de trazado presenta conflictos con las actividades y usos actuales o previstos.

Realiza un análisis de la memoria-resumen, indicando los aspectos de carácter ambiental que determinan su decisión sobre dichos corredores. Considera que en el corredor 1, con respecto a las conexiones biológicas entre los espacios de interés natural, se afecta al Turó de la Coromina (área natural de alto interés) y especialmente al parque natural de la Serra de Collserola (Bosc de Canaletes). De igual forma, con respecto al impacto paisajístico, se afectaría al parque forestal del Torrent dels Llops, al Torrent Bo y a sus vertientes forestadas (zonas lúdicas de interés paisajístico local entre Martorell y Castellbisbal), y, con relación al desarrollo urbanístico de la zona, el corredor 1 afectaría a la zona de «La Guinardera», así como a la zona urbana del Centro de Alto Rendimiento Deportivo en Sant Cugat del Vallès.

En el corredor 2, considera que se aprovechan en mayor medida los trazados de infraestructuras existentes, sin crear nuevos efectos barrera para las conexiones biológicas, y minimizando los impactos visuales de la nueva línea. Indica, asimismo, que en el tramo de Martorell a Castellbisbal las opciones 2 y 3 del corredor 2, al discurrir más al sur de la A-7, son las mejores alternativas desde el punto de vista acústico, mientras para el tramo del Vallès las opciones 1 y 2 del mismo corredor parece que comportan menores intensidades de impacto acústico.

Además, realiza algunas consideraciones generales que se deberían desarrollar en la realización del estudio sobre la alternativa elegida.

El Consejo Comarcal del Barcelonès realiza una serie de consideraciones generales que se deberían incluir en el estudio de impacto ambiental. Descarta el corredor 1 por su afección a un área metropolitana con una alta densidad de población, además de indicar que no se cuenta con reserva de terreno para este trazado en el correspondiente Plan General Metropolitano. Considera innecesarios, al sufrir una progresiva disminución de velocidad en el acceso a Barcelona, parámetros de diseño de trazado tan exigentes como los aquí establecidos.

Considera como más adecuado el trazado del corredor 2, al implicar menores impactos sobre el medio urbano, dado que sigue el trazado de una infraestructura existente (línea de Papiol-Mollet) y, a la vez, un impacto muy positivo sobre los núcleos de Montcada i Reixac, al permitir la corrección de los impactos provocados por las infraestructuras existentes (línea de Manresa-Barcelona) con un trazado enterrado y permitiendo disponer de nuevos espacios urbanos de uso público en beneficio de esta zona del área metropolitana, y evitando la afección al Parque Natural de Collserola. Acepta el trazado propuesto, que consta de la opción 2 del corredor 2, a su paso por Castellbisbal, y la opción 3, a su paso por Cerdanyola.

El Instituto Tecnológico Geominero de España propone una relación de sugerencias medioambientales a tomar en consideración para la ejecución del proyecto.

La asociación Aedenat propone que se recoja la «Opción 0» (la no realización de la infraestructura) y que se paralice el proyecto por el perjuicio ambiental, social y económico, no sólo al corredor Madrid-Barcelona, sino al conjunto del Estado, y destinar los presupuestos a la mejora de la red ferroviaria convencional, señalando lo innecesario de un proyecto tan costoso en lo ambiental, social y económico.

El Ayuntamiento de Castellbisbal presenta un informe realizado por sus servicios técnicos, en el que se indica la falta de detalle en la Memoria-resumen presentada. Menciona la necesidad de tener en cuenta la reposición de caminos y desagües en el proyecto final, y la realización de un estudio del problema de sonido para las viviendas cercanas a la traza.

Propone como trazado más adecuado la opción 1 del corredor 2, dado que se encuentra contemplada en el plan general de ordenación y supone la menor afección al entorno forestal del municipio y a las áreas industriales del mismo.

El Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallès rechaza el corredor 1 por su mayor impacto negativo, al atravesar terrenos del barrio de Montflorit, del Centro Direccional y del parque de Collserola, discurrir por el vertedero clausurado de Can Fatjó, atravesar campos de cultivos de cereales y la carretera B-1413, afectando en la finca de Can Costa al único pinar en terreno llano del municipio; igualmente atraviesa el Turó de Can Oliver, en el cual existen algunos restos arqueológicos de conservación incierta (poblado ibérico, horno romano, ...).

Acepta el corredor 2, en su opción 3, al considerarlo positivo para el municipio, por su coincidencia con el paso ferroviario de RENFE, y por afectar, a lo largo de 3.500 metros lineales, a suelo actualmente ocupado por grandes infraestructuras. Propone las siguientes condiciones al trazado: El soterramiento de la línea en una longitud aproximada de 2.300 metros lineales, a la vez que la actual línea de RENFE; la construcción del área del «Bosc Tancat», así como el «acceso norte» a la población desde la N-150; que se garantice la circulación rodada en las calles transversales al eje del corredor; anular, mediante barreras acústicas, el impacto en las bocas del túnel y establecer medidas para evitar vibraciones en las edificaciones colindantes.

El Ayuntamiento de La Llagosta rechaza las tres opciones del corredor 2, destacando la situación de aislamiento en que quedaría el municipio, y considera que este trazado agrava aún más los graves déficits de zonas libres y equipamientos que sufre el municipio, que presenta en la actualidad más del 63 por 100 de su superficie ocupada por la red de infraestructuras y servicios. Considera más adecuado el trazado del corredor 1, al discurrir por zonas de más fácil implantación de su trazado y por su mejor conexión a los accesos a Barcelona, dada su proximidad a la ciudad.

El Ayuntamiento de Martorell remite respuesta en relación con un tramo que actualmente se encuentra en proceso de estudio informativo, no siendo objeto del presente proceso de consultas.

El Ayuntamiento de Montcada i Reixach presenta sugerencias a las diferentes opciones del trazado. Indica la gran cantidad de infraestructuras existentes en el municipio, que alteran fuertemente la estructura urbana, y solicita el enterramiento de algunas de las actuales líneas, recuperando los terrenos para la ciudad. Sobre la Memoria-resumen indica la escala insuficiente para su estudio. Elige la propuesta del corredor 2 y su opción 3, indicando que contribuiría a mitigar el actual efecto barrera en el municipio, dado que discurre enterrada por todo el término municipal. Rechaza el resto de las opciones del corredor 2, por estar calificados en el vigente plan general metropolitano los terrenos propuestos como forestales y sistemas de espacios verdes.

El Ayuntamiento de Ripollet manifiesta su oposición al trazado grafiado como «corredor 1, opciones 1 y 2». Considera que la opción 3 del corredor 2 es la que menos afecta al municipio, al discurrir paralela al trazado de la N-150. Señala que la falta de detalle de los trazados impide medir la afección real, no estando indicadas las estructuras a realizar, y que los trazados afectan en gran parte a áreas en proceso de urbanización, como el área del parque del Pinetons.

El Ayuntamiento de Rubí entiende que el corredor 1 debe ser descartado debido a las gravísimas afecciones urbanísticas que representaría. Informa del estado de infrautilización de la estación del término municipal de Rubí, proponiéndose como futura estación de la línea en estudio.

El corredor 2, siempre que coincida con el trazado de la línea Papiol-Mollet, es el que sería considerado como único posible en el dilema planteado, inclinándose por la opción 3 de este corredor, ya que es la que atraviesa zonas menos interesantes desde el punto de vista ambiental-paisajístico (antiguas canteras y extracciones de arcillas); las restantes opciones afectarían a las llanuras de cultivos de Can Balasc, con un especial valor como recuerdo del paisaje de campos ondulados del Vallès.

El Ayuntamiento de Sant Andreu de la Barca indica en su respuesta que la escala del trabajo no permite hacer apreciaciones precisas. Considera que ninguno de los trazados propuestos afecta a su término municipal.

Propone medidas de protección, referentes al ruido y a las vibraciones en el área de la zona industrial de química fina, y que se considere en el estudio de impacto ambiental la aparición de campos electromagnéticos, si finalmente la opción 3 del corredor 2 fuese la seleccionada.

El Ayuntamiento de San Cugat del Vallès rechaza el corredor 1, al considerar que entra en colisión con el planeamiento urbanístico aprobado, y considera que comportaría un efecto negativo irreparable e irreversible. Elige la propuesta del corredor 2, para la cual existe reserva dentro del planeamiento sectorial del municipio, considerando que las afecciones producidas sólo lo serán de forma tangencial o puntual, no así en el resto de las opciones consideradas. Justifica su elección de trazado, ya que

dentro del término municipal existe un corredor ferroviario construido, que se encuentra infrautilizado y dedicado sólo para transporte de mercancías. La traza de este corredor es muy rectilínea y discurre en su totalidad en trinchera o túnel. En el planeamiento urbanístico se ha respetado la reserva de terreno realizada para esta infraestructura.

El Ayuntamiento de Santa Perpètua de Mogoda subraya que el corredor 2, en su opción 1, seccionaría aún más el núcleo de población, ya afectado por la línea Papiol-Mollet, y que no existe relación con las reservas ya establecidas en el planeamiento del término municipal. Se indica que en este planeamiento se hace referencia a las medidas de protección sonora y de seguridad, debido a la proximidad del trazado a instalaciones destinadas a enseñanza secundaria.

Sin haber sido consultados, han remitido escritos el Patronato Metropolitano del parque de Collserola y un particular.

El Patronato Metropolitano del parque de Collserola expone, en primer lugar, una relación de los valores del espacio natural, y señala que, debido a la afección que produciría el corredor 1 sobre los terrenos del parque de Collserola (incluido en el plan de espacios de interés natural) y a las áreas que lo bordean, existen suficientes motivos por los que debe descartarse dicho corredor y elegir la opción del corredor 2.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### *Descripción de la actuación objeto del estudio de impacto ambiental*

El estudio de impacto ambiental que se presenta con objeto de formular declaración de impacto ambiental, corresponde a la fase III del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, dentro del tramo Lleida-Barcelona, y en el subtramo Martorell-Barcelona. La fase mencionada comprende la redacción del estudio informativo correspondiente a la solución considerada más apropiada de acuerdo con el contenido de las fases anteriores, no estando indicada en la misma la oportuna justificación ambiental de la selección realizada en las fases anteriores.

En la fase III correspondiente al propio estudio informativo se analiza a una escala de 1:5.000 un único trazado, denominado solución 1. La solución 1 está constituida por diversos segmentos denominados ejes y vías. Respecto al trazado básico, se proponen dos variantes parciales: Una en el entorno de Rubí hasta La Llagosta y otra en la zona de enlace con la LAV Barcelona-frontera francesa (área de La Llagosta). Todo ello constituye, en conjunto, la Solución Propuesta, cuya descripción se resume seguidamente:

La solución 1 comprende dos partes diferenciadas: Por un lado, la correspondiente a la línea de alta velocidad entre Martorell y Barcelona, que da continuidad al tramo Lleida-Martorell, y, por otro, su conexión con la línea Barcelona-frontera francesa.

Se inicia la solución 1 con las denominadas vías 1 y 2 a la salida del túnel situado al este de Martorell. Manteniendo una dirección aproximada oeste-este, atraviesa Castellbisbal mediante un nuevo túnel ubicado en el extremo sur de la localidad. Desde el punto kilométrico 5 + 096, donde comienza el denominado eje 2, a la altura de Rubí, la solución elegida se adapta al corredor de la actual línea ferroviaria Papiol-Mollet, corredor que este eje no abandona hasta el entorno de La Llagosta, en el punto kilométrico 17 + 505.

La denominada variante de Rubí constituye una ligera variación en la rasante respecto al trazado del eje 2; su longitud es prácticamente la misma, 17,501 kilómetros, y tiene como objeto plantear una alternativa respecto a la ubicación de la futura estación del Vallès, posibilitando el intercambio de viajeros con la línea de los ferrocarriles catalanes.

Desde la localidad de Barberà del Vallès, en el punto kilométrico 12 + 000 del eje 2, se plantean dos alternativas para el acceso a Barcelona a través del corredor del Besòs. La primera de ellas, constituida por los segmentos de trazado denominados vías 5 y 6 (de 3,630 kilómetros), y eje 3 (de 8,357 kilómetros), pasa al Sur de la localidad de La Llagosta, accediendo a Barcelona tras atravesar mediante un túnel el núcleo urbano de Montcada i Reixac. Dentro ya del núcleo urbano de Barcelona, el trazado propuesto finaliza en la estación de La Sagrera.

La segunda alternativa pasa al norte del núcleo de La Llagosta, y está constituida por el tramo final del eje 2, al que sigue el segmento de trazado constituido por las vías 9 y 10 (de 7,282 kilómetros), también denominadas variante norte de La Llagosta, que, tomando dirección Sur, permite enlazar con el eje 3 y acceder a Barcelona desde Montcada i Reixac de igual modo que la alternativa anterior.

El segmento de trazado constituido por las vías 3 y 4 (de 2,756 kilómetros) tiene su inicio igualmente en el final del eje 2, y, siguiendo una dirección nordeste, permite la conexión de este eje con el ramal en dirección a la frontera francesa. Este ramal está constituido por las vías 7 y 8, que tienen su inicio en el punto kilométrico 3 + 315 del eje 3.

La línea ha sido diseñada para tráfico mixto de pasajeros y mercancías, y como principales parámetros de diseño se ha establecido una velocidad de proyecto de 200 kilómetros/hora para pasajeros y 140 kilómetros/hora para mercancías, una pendiente máxima normal de 25 milésimas, una distancia entre ejes de vías de 4,50 metrosna anchura de plataforma de 14 metros.

#### *Contenido del estudio de impacto ambiental*

El estudio de impacto ambiental, elaborado de acuerdo con la metodología definida en el Real Decreto 1131/1988, describe, en una primera parte, la situación actual del entorno donde se plantea la actuación, considerando las variables de climatología, geología y geomorfología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales protegidos, población, usos del suelo, planeamiento urbanístico, y patrimonio cultural. El estudio incluye planos de las variables consideradas más significativas.

Tras esta fase de inventario ambiental, el estudio procede a la identificación, caracterización y valoración de los impactos, cuyos aspectos más significativos se resumen a continuación.

Se ha considerado al sector inicial del trazado (Martorell-Sant Cugat del Vallès) como el de mayor afección respecto a la geología y geomorfología. En relación con la hidrología superficial, se señalan impactos significativos en el cruce de los ríos Llobregat y Besòs. El impacto sobre los suelos tan sólo se ha considerado de importancia en los enclaves de mayor calidad agrícola del valle del Llobregat. No han sido considerados significativos los impactos sobre la vegetación y la fauna. Los principales impactos sobre el paisaje han sido localizados al inicio del trazado, en torno a Sant Andreu de la Barca y Rubí. Con respecto a la población, se consideran afecciones importantes en el conjunto del trazado como consecuencia del incremento de los niveles sonoros y del efecto barrera. No son relevantes las afecciones generadas sobre los usos del suelo; sin embargo, el planeamiento urbanístico se ve afectado de manera importante en el municipio de La Llagosta. La afección sobre elementos del patrimonio cultural se ha considerado de escasa relevancia.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de medidas correctoras, con planos de localización de las mismas a escala 1:5.000, así como una descripción del programa de vigilancia ambiental y la valoración económica de ambos procesos.

Finalmente, se presenta un documento de síntesis, donde se resume el estudio en el conjunto de fases anteriormente comentadas. No incluye el estudio una comparación de las alternativas planteadas en el entorno de Rubí y de La Llagosta.

#### *Descripción del trazado propuesto por el promotor tras la información pública*

El trazado del eje 1 de la solución propuesta tras la información pública coincide con el de la variante de Rubí desde su inicio hasta el entorno del punto kilométrico 7 + 000 (Urbanización Can Fatjó dels Hurons), por lo que la propuesta de la futura estación para el área del Vallès se mantiene en las proximidades del Hospital General, en Rubí, en torno al punto kilométrico 3 + 400 de la variante de Rubí. Desde el punto kilométrico 7 + 000 el eje 1 del trazado propuesto por el promotor (coincidente con el de Barcelona Regional) se sitúa ligeramente al Norte de la línea Papiol-Mollet, a diferencia de la variante de Rubí, que discurre al Sur de la misma en todo su trazado. Desde el punto kilométrico 10 + 700, en el cruce con la autopista A-18, hasta el punto kilométrico 14 + 400 (Can Figueras) el trazado del eje 1 de la solución propuesta por el promotor coincide con el trazado propuesto por Barcelona Regional y discurre en túnel, atravesando el polígono industrial de Can Salvatella, y separándose en esta zona de la línea férrea Papiol-Mollet, que discurre aquí unos 500 metros al sur de la solución elegida. El eje 1 de la solución propuesta por el promotor finaliza en su punto kilométrico 17 + 338, coincidiendo de nuevo en este tramo final con la variante de Rubí. Continúa la solución propuesta tras la información pública con las vías 1 y 2 (prácticamente correspondientes a las vías 9 y 10 del estudio informativo, respectivamente), con 4,448 y 2,866 kilómetros de longitud respectivamente. Estas vías enlazan con el denominado eje 2 de la solución propuesta tras la información pública, que resulta de modificar las vías 7 y 8 del estudio informativo (E.I.) para constituir una plataforma única de doble vía. Dicho eje 2 discurre

paralelo y muy próximo al cauce del río Besòs y tiene como objeto posibilitar la conexión desde Barcelona hacia la frontera francesa.

En la solución propuesta tras la información pública la conexión hacia la frontera francesa desde el final del eje 1 (variante de Rubí en el E.I.) se establece mediante las vías 3 y 4 (que tienen igual denominación en el E.I.) que parten en dirección nordeste y, tras recorrer unos 2.750 metros, finalizan conectando con el mencionado eje 2 de la solución propuesta tras la información pública (vías 7 y 8 del E.I.).

El final del eje 2 tiene lugar en su punto kilométrico 6 + 049, donde conecta con el trazado contemplado en el estudio informativo correspondiente al tramo Barcelona-frontera francesa. El inicio del eje 2 coincide con el punto kilométrico 3 + 000 del eje 3 del estudio informativo, en el entorno de Sant Pere Reixac, desde donde este último eje, constituyente de la solución elegida tras la información pública, da continuidad al trazado en dirección al centro de Barcelona. El eje 3 de la solución elegida tras la información pública, en este tramo coincidente con el eje 3 del estudio informativo, atraviesa la localidad de Montcada i Reixac mediante un túnel, manteniéndose en paralelo al río Besòs hasta finalizar su trazado en el extremo sur del nudo de la Trinitat, antes del entorno ferroviario de La Sagrera-Sant Andreu.

El resto del trazado contemplado estudio informativo corresponde al denominado eje 4 (desde este punto hasta las estaciones de La Sagrera y de Francia), y será objeto de otros estudios informativos.

#### **ANEXO III**

##### **Información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental**

Durante la fase de información pública se han recibido 3.488 alegaciones, tres de ellas conteniendo numerosas adhesiones. También se han tomado en consideración 2 alegaciones recibidas fuera del plazo de la información pública. Todas ellas se resumen en 50 modelos conceptuales de alegación.

#### *Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones*

La Dirección General de Carreteras, Subdirección General de Planificación, señala que existen dos puntos en los que el trazado se cruza con la autopista A-7 (uno a través de un cajón y otro a través de un túnel), y además advierte sobre dos actuaciones previstas en el área que pueden producir alteraciones: La construcción de vías de servicio de la A-7 entre el enlace con la A-18 y el enlace con la A-17, y la autovía Granollers-Sant Adrià del Besòs, pendiente de estudio Informativo.

Indica que se deberán mantener los contactos necesarios con esta Subdirección General y con la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, para asegurar la coordinación entre ambas actuaciones.

La Generalidad de Cataluña, Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques, considera que la presencia de la red de alta velocidad mejora la conectividad con el resto del continente, así como su desarrollo económico. Informa que el trazado coincide en mayor o menor medida con las distintas reservas urbanísticas, tanto de la Generalidad, como con los planes de ordenación urbana de los Ayuntamientos.

Indica que puede modificarse levemente el trazado entre los puntos kilométricos 0 + 000 y 3 + 000 por la incógnita sobre el paso por el término municipal de San Esteve Sesrovires y Martorell y el acceso al puerto de Barcelona.

Propone diversas consideraciones sobre el trazado para los tramos siguientes: Entre los puntos kilométricos 3 + 000 a 11 + 000, en cuanto a la localización de la estación en el Vallès, considera que ésta estará mejor situada en Sant Cugat, teniendo en cuenta aspectos de intermodalidad (conexión con el resto de ferrocarriles y fácil acceso a las autopistas A-7 y A-17); entre los puntos kilométricos 7 + 800 y 8 + 800 indica que la traza debería ir en túnel, al igual que la línea actual de RENFE, eliminando la recta entre los puntos kilométricos 9 + 000 y 10 + 800; en Can Salvatella propone la opción reflejada en la reserva urbanística previa elaborada por la Generalidad, que sigue una de las calles del polígono, proponiendo un análisis comparativo entre ambas soluciones.

Indica que, de realizarse el acceso principal a Barcelona por el Llobregat, no existiría la necesidad de plantear un acceso a La Sagrera como el definido en la solución 1, eje 3, entre la Llagosta y Montcada. Sin embargo, por tener una mejor aceptación política, este Organismo opta por el enlace norte en la zona entre Mollet y La Llagosta, aún penalizando la conexión Vallès dirección Sagrera, concebida como conexión secundaria, donde la disposición en un único nivel permite disponer de terreno suficiente y prescindir de la cola de conexión hasta la Ciudadela. También informa que el trazado propuesto por la ribera del Besòs hasta Sant Andreu coincide con el proyecto y reserva urbanística establecida en trabajos previos.

El Ayuntamiento de Barcelona plantea que el estudio Informativo debe incorporar la modificación del PGM de Barcelona, que, a pesar de ratificar la entrada hasta La Sagrera, omite el estudio de la estación y todo el modelo ferroviario de los accesos a Barcelona. Para ello adjunta el documento «Estudio sobre la definición de sistema ferroviario Sant Andreu-Sagrera», que constituye una modificación al P.G.M. que se está desarrollando actualmente. También indica que la estación de La Sagrera debe desarrollarse como núcleo principal de viajeros. Para ello se ha redactado el documento «Plan Especial de Infraestructuras de Sagrera-Sant Andreu», que considera a La Sagrera como un polo intermodal de dos núcleos: Uno de ellos es Barcelona-Sagrera para alta velocidad con ancho internacional (y que también incluye otro nivel para cercanías con ancho ibérico) y, el otro Sagrera-Meridiana, con nueva estación de cercanías en el túnel de Meridiana y estaciones de metro.

Posteriormente se redactó el documento «Estudio valorado del sistema Sagrera-Sant Andreu», que presenta un compendio de los estudios y planes más recientes, y por último se redactó el denominado «Dimensionament D'instal·lacions Ferroviaries de Barcelona (Trens de viatgers)», donde se estudian las necesidades de espacios ferroviarios para estacionamiento de trenes, desde cercanías a alta velocidad, y se deduce que la estación de La Sagrera debe ser desarrollada como núcleo principal de servicios para trenes y viajeros de alta velocidad.

Presenta, junto a varios municipios de la zona afectada por el trazado, la propuesta de alternativa para el corredor ferroviario del Vallès, realizada por Barcelona Regional, en el que se propone que la línea principal de alta velocidad debe ser la que baje por el Llobregat, siendo la línea por el Vallès la secundaria (largo recorrido). La nueva línea de alta velocidad, procedente del sur, debería entrar en Barcelona por el corredor del Llobregat, pasando por el aeropuerto y llegando a La Sagrera por un nuevo túnel. La línea procedente del norte (Francia) entrará por el corredor del Besòs. El acceso por el Llobregat queda reflejado en el documento «Estudio de trazado de los accesos a Barcelona de la línea de alta velocidad». Además, debería existir un «by-pass» de Barcelona por el Vallès que permita la conexión del puerto de Barcelona con Europa sin pasar por la ciudad y que pueda ser usado por trenes de viajeros que no paren en Barcelona. Esta nueva línea por el corredor del Vallès deberá acometerse al tiempo que se acondiciona la actual Papiol-Mollet para cercanías.

El Ayuntamiento de Castellbisbal expresa su oposición a la línea proyectada, que no considera necesaria, pues entiende que la entrada a Barcelona debe realizarse por el corredor del Llobregat, y, en caso de utilizarse el corredor del Vallès para dar salida a las mercancías del puerto sin pasar por Barcelona, se usaría la línea ferroviaria Papiol-Mollet, adaptándola al ancho internacional.

Solicitan que el trazado que se adopte corrija las afecciones referentes al municipio, que entre otras son: El encauzamiento del Llobregat en una longitud de 400 metros puede afectar al acuífero denominado Cubeta de Sant Andreu; el desmonte y terraplén desde su origen hasta la entrada al túnel bajo Castellbisbal supondrá un gran impacto visual y paisajístico; el desmonte previsto a la salida del túnel ocasionará grave afección en el territorio.

Propone la paralización del proyecto y presenta un trazado alternativo elaborado por Barcelona Regional. Este trabajo incluye no sólo la línea de ancho internacional, sino también la mejora de la línea existente de ancho ibérico, entendiendo que ambas líneas forman parte del mismo corredor ferroviario y, por tanto, deben estudiarse conjuntamente.

En otra alegación el Ayuntamiento de Castellbisbal indica, con carácter general, lo mismo que la alegación del Ayuntamiento de Mollet del Vallès. Solicita que se deje sin efecto el proyecto, se asuma el propuesto por Barcelona Regional y se tengan en cuenta las consideraciones técnicas realizadas al proyecto.

Expone su reserva a la forma de presentación del estudio de impacto ambiental, que debería ser independiente de la información institucional del proyecto.

El Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallès presenta el documento elaborado por Barcelona Regional «Propuesta alternativa para el corredor ferroviario del Vallès», pidiendo que se contemple su trazado y la ubicación de la estación de la línea de alta velocidad en el término municipal de Cerdanyola del Vallès.

El Ayuntamiento de Mollet de Vallès considera que el Ministerio de Fomento superpone el período de audiencia pública a las instituciones con competencia en ordenación del territorio afectadas con la información pública del estudio de impacto ambiental, cuando este último debería de someterse a este proceso cuando el proyecto esté definido y asumido. Esto puede tener consecuencias significativas, dada la exigencia con que la Unión Europea fiscaliza el cumplimiento de dicho trámite. Afirma que el estudio de impacto ambiental que contiene el proyecto es parcial, sesgado y predeterminado.

Informa que varios Ayuntamientos encargaron a Barcelona Regional una alternativa al proyecto, que se adjunta, incluyendo no sólo una nueva línea de alta velocidad, sino también la mejora de la línea de ancho ibérico existente, proponiendo 2 vías UIC y 2 vías RENFE.

En Mollet del Vallès debería añadirse al estudio informativo la mejora de la línea Barcelona-Puigcerdá, y la estación de RENFE de Santa Rosa como punto de intercambio intermodal; el soterramiento de la línea Barcelona-Puigcerdá y de la línea de alta velocidad a su paso por Mollet del Vallès, así como la propuesta de soluciones constructivas adecuadas para que la nueva línea de alta velocidad no se convierta en una barrera entre Mollet del Vallès, La Llagosta y Martorelles, realizando una evaluación correcta del impacto ambiental de la infraestructura con respecto a la fragmentación del territorio, ruidos, vibraciones, etc., en especial la afección y recuperación de las dos márgenes del río Besòs y la previsión de los pasos y pasarelas peatonales desde la ciudad al Besòs.

Concluye solicitando que se deje sin efecto el proyecto sometido a información pública, asumiendo la propuesta alternativa para el corredor ferroviario del Vallès de Barcelona Regional, dar por formuladas las consideraciones a efectos de información oficial, y someter el estudio de impacto ambiental a información pública tras la valoración institucional del proyecto.

El Ayuntamiento de Rubí expone que parece que se quiera solapar el trámite de audiencia a las administraciones públicas con competencias en el territorio afectado con la información pública del estudio de impacto ambiental y considera que el estudio informativo tiene un carácter parcial, pues las alternativas planteadas tienen sólo un carácter técnico. Plantea la alternativa de la mejora estructural del tren de ancho ibérico y el refuerzo de un trazado de ancho internacional, compatibilizando trenes tipos Talgo o Euromed con cercanías.

Indica que en el término municipal de Rubí el trazado afecta al polígono industrial Cova Solera y está próximo al área de tratamiento integral de residuos sólidos urbanos situada en Can Balasch, afectando también a zonas residenciales de Can Vallhonrat y Can Alzamora, y a la ermita de la masía de la Torre de la Llebre, incluida en el «Plan Especial y Catálogo de Edificios y Conjuntos Protegidos de la villa de Rubí».

Suscribe el trazado propuesto por Barcelona Regional y pide que se contemple el paso subterráneo del nuevo trazado por el tramo urbano afectado del municipio, mejorando también la línea de RENFE existente.

El Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès analiza la solución propuesta, en concreto de la variante de Rubí, con sus principales características, principales afecciones y puntos destacados (estación en Rubí y modificación de la rasante de las vías del Papiol-Mollet, lo que obliga a modificar el túnel existente).

Indica la afección producida a los solares del sector Sant Mamet III y IV, refiriéndose a la alegación presentada por la empresa «Logisticak, Sociedad Anónima», y a la vivienda del conserje del Colegio Público Pins del Vallès y a dos chalets existentes en el Centro de Alto Rendimiento. En el primer caso se considera que, al estar próximos a la estación, es posible rectificar el trazado, pues se necesitarían unas prestaciones de velocidad menores; respecto a las otras afecciones, considera que es inevitable su ocupación.

Analiza el estudio de impacto ambiental y considera que debe ser más severo en su análisis, dado que el trazado discurre próximo a barrios habitados y futuras áreas residenciales. Por tanto, deberían adoptarse medidas adecuadas y comprobar el impacto sobre las vías de comunicación que producirá la construcción del túnel.

Considera que el trazado es coherente con el plan especial de reserva urbanística, siendo la principal novedad la ubicación de la estación del Vallès, que obliga a replantear algunos aspectos del planeamiento urbanístico, que deberán tenerse en cuenta en la redacción de la modificación del plan general, sobre todo en los futuros viales y enlaces.

Propone la rectificación del trazado en el sector Sant Mamet III y solicita medidas correctoras para el impacto sobre zonas habitadas y en la fase de construcción.

El Ayuntamiento de Barberá del Vallès informa que la Generalidad de Cataluña promovió un plan especial para la reserva de los terrenos destinados a la construcción de la línea de alta velocidad, aprobado definitivamente por el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques el 21 de julio de 1998.

El Ayuntamiento de Barberá compareció en el periodo de información pública del citado plan especial alegando diversos aspectos del mismo pero haciendo especial énfasis en los problemas que podía generar el trazado previsto en la zona industrial de Can Salvatella, ya que se preveía el paso de la línea por terrenos clasificados como suelo urbano e industrial. La reserva obligó a suspender licencias de edificación en los terrenos afectados, perjudicando los intereses privados de los propietarios de los mismos que pretendían construir inmediatamente.

La Generalidad recogió esta alegación y aprobó definitivamente el plan especial, modificando el trazado de la línea, de manera que coincidía con el trazado de la avenida de Torre Mateu en paralelo a la otra línea ferroviaria existente de Papiol a Montmeló, y dejó sin efecto la suspensión de las licencias de edificación.

Actualmente los terrenos de referencia ya están edificados y se entiende que es totalmente incongruente afectarlos de nuevo, tal como el actual estudio informativo prevé, ya que esto atentaría contra el principio de seguridad jurídica y supone una total falta de coherencia/coordiación de las actuaciones de la Administración.

Rechazan el trazado propuesto y solicitan que se reconduzca la propuesta de trazado adaptándolo a la reserva hecha en el plan especial aprobado definitivamente por la Generalidad de Cataluña.

El Ayuntamiento de Ripollet con carácter general, en cuanto a la información pública y a la mejora conjunta de la red, coincide con la alegación del Ayuntamiento de Mollet del Vallès. Expone, en lo referente a su municipio, que se opone al trazado, al no coincidir con la reserva tramitada en su día por el plan especial de reserva de la Generalidad de Cataluña, por considerar inadecuada la valoración económica de los terrenos del Ayuntamiento, por las afecciones producidas en el desmonte de la zona de «Parc dels Pinetons», por los problemas del cruce del río Ripoll y por el grave impacto acústico previsible. Además, considera que se producirán interferencias con el complejo comercial El Baricentro y en el oleoducto de CAMPSA.

Asume la alternativa propuesta para el corredor ferroviario del Vallès realizada por Barcelona Regional.

El Ayuntamiento de Santa Perpètua de Mogoda expresa que el trazado no se corresponde con la reserva urbanística del «Plan especial de reserva de la línea de alta velocidad» elaborado por la Generalidad, ya que presenta dos variaciones que reducen el impacto del trazado: Paso del túnel entre Santa Perpètua de Mogoda y La Llagosta, y ajuste al trazado del Papiol-Mollet. En el resto se ajusta a la reserva, pero no incluye un falso túnel en el paraje «Bosque Soldevila» y presenta un terraplén para el paso sobre la carretera de La Florida y el puente sobre la riera de Caldes en lugar de una estructura más larga que elimine el terraplén.

Considera que se simultanea el trámite de audiencia a las administraciones públicas con competencias en el territorio por donde discurre el trazado con el de información pública del estudio de impacto ambiental.

Considera que la línea de alta velocidad no va a tener continuidad en Francia, por lo que habría que plantearse su situación en España. Entiende que los grandes movimientos de tierra que se producen, dada la rigidez de los parámetros de trazado, darán lugar a un impacto paisajístico importante. También incide en la nueva barrera que producirá en aquellas zonas en las que no discorra paralelo al Papiol-Mollet, y en la contaminación acústica que llevará consigo.

Propone duplicar y mejorar la línea Papiol-Mollet y crear una red de trenes regionales, de cercanías y de alta velocidad. Realiza una exposición y comparación frente a la línea de alta velocidad. Presenta la alternativa elaborada por Barcelona Regional para el corredor ferroviario del Vallès.

Si se elige la opción propuesta, pide que se ajuste el trazado al corredor Papiol-Mollet, pasando por terrenos de la antigua factoría «Rania, Sociedad Anónima». Asimismo, pide que el paso sobre la carretera B-1401 y el parque de la Ribera se realice con una estructura que continúe con el puente sobre la riera de Caldes; que se realice un falso túnel recubriendo la zona de desmonte para reducir el impacto sobre el bosque Soldevila; que se construyan barreras acústicas en aquellos puntos que lo requieran y que se realice una adecuada restitución de caminos.

El Ayuntamiento de La Llagosta aprueba la propuesta alternativa para el corredor ferroviario del Vallès desarrollada por Barcelona Regional, por minimizar el impacto del proyecto sobre el territorio y reducir el impacto ambiental. Considera que se está simultaneando el trámite de audiencia a las administraciones públicas con el de información pública del estudio de impacto ambiental.

Considera que se trata de imponerle la línea de alta velocidad, a pesar de que en su PGOU no tienen incluidas nuevas infraestructuras. Indica que la línea de alta velocidad condicionará su crecimiento, al estar rodeado el centro urbano por tres líneas, provocando un efecto negativo sobre el modelo urbanístico. Estima que el proyecto implica una degradación ambiental, incrementando la contaminación acústica y visual y devaluando la calidad de vida.

Rechazan la entrada a Barcelona por las vías 5 y 6 por su efecto sobre la riera Seca, y rechazan también las otras opciones de paso por La Llagosta, ya que la conexión hacia la frontera y la variante La Llagosta norte anula el único espacio libre del municipio para su desarrollo económico.

Solicita que se deje sin efecto el proyecto y propone la alternativa, para el corredor ferroviaria del Vallès, propuesta en el documento de Barcelona Regional.

El Ayuntamiento de Montcada i Reixac apoya la alegación presentada por el Consorcio para la Defensa de la Cuenca del Besòs, formulando las siguientes propuestas: la alternativa variante de La Llagosta norte en sustitución de las vías 5 y 6 y del Eje 3 de la solución 1, la prolongación del túnel de Montcada hasta el barrio de Can Sant Joan, y garantizar la continuidad de las conexiones (viarias, servicios) que se modifican con el trazado.

Consideran adecuado el trazado propuesto por Barcelona Regional a través del río Llobregat.

El Ayuntamiento de Sabadell expone que la línea de alta velocidad no puede plantearse como una servidumbre en la comarca del Vallès, pues debe articularse con el resto de infraestructuras existentes en el territorio y traducirse en inversiones en el transporte público colectivo a otra escala, destacando la importancia de la línea Papiol-Mollet como eje ferroviario de enlace para toda la región. Igualmente, reclama la localización de una nueva estación de la línea de alta velocidad en la zona, vinculada al resto de vías férreas existentes, y la valoración de un nuevo eje para el transporte de mercancías.

Solicita que se tenga al Ayuntamiento de Sabadell como Administración afectada por el proyecto.

El Ayuntamiento de Terrassa considera que la presencia de la red de alta velocidad en el Vallès Occidental mejora la conectividad de la comarca y de la ciudad, así como su desarrollo económico. Se decanta por la opción de la estación en las proximidades del Hospital General de Cataluña, en la variante de Rubí, como la mejor opción, facilitando las conexiones.

Considera que el impacto ambiental producido será alto en algún tramo del término municipal de Castellbisbal y entre Mollet y Montcada i Reixac, preocupándose también por el impacto en la fase de construcción.

Alega que el estudio informativo no prevé estación de mercancías, por lo que pide que se estudie la posibilidad de implantar una lo más cerca posible del Centro de Intercambio de Mercancías (CIM) del Vallès.

El Ceip Joan Maragall (Colegio público de La Llagosta) solicita que se atiendan las observaciones y demandas de las autoridades municipales en cuanto al trazado de la línea de alta velocidad. Acompañan a esta alegación 134 dibujos de los alumnos del colegio, en los que expresan su opinión sobre el trazado del tren por su municipio.

RENFE comenta el trazado, realizando observaciones en cada uno de sus tramos: Entiende que la conexión con el puerto de Barcelona debe supeditarse a la doble vía general de alta velocidad, a fin de no perjudicar el trazado y reducir las necesidades de la plataforma ferroviaria, e indica que la localización de la estación del Vallès-B perjudica el trazado, al reducir la velocidad admisible, y obliga a modificar la estación de Cerdanyola-Universidad, interfiriendo igualmente en el trazado de la línea Papiol-Mollet. Considera preferible la Variante Rubí, ya que mejora el trazado del Eje 2 al no interferir con la estación de Cerdanyola-Universidad y mejora la velocidad de la línea; mantiene la interferencia con la línea Papiol-Mollet, con el inconveniente del intercambio de viajeros con RENFE. Propone modificar la rasante para realizar una estación conjunta de todas las líneas existentes.

Considera correcta la entrada a Barcelona según el diseño de las vías 5 y 6 y adecuados los parámetros de trazado para el acceso a La Sagrera, que conlleva el soterramiento de la línea de RENFE Barcelona-Port Bou en el paso por el municipio de Montcada. Respecto a la salida hacia la frontera francesa siguiendo el denominado eje 3, propone desarrollar una estación de mercancías en La Llagosta en ancho UIC, debiendo tenerse en cuenta la nueva vía ancho RENFE prevista en el nudo de Mollet.

Considera que el estudio de impacto ambiental se ha valorado de forma general, sin valoración de los elementos del inventario. Indica que faltan datos sobre infraestructuras y que no se han tenido en cuenta ciertos apartados como ruido, vías pecuarias y sistema viario afectado, hidrología y calidad de las aguas.

El Área Metropolitana de Barcelona, Entitat Metropolitana de Serveis Hidràulics i Tractament de Residus (EMSHTR), expresa que no ha sido consultado y por tanto dichas instalaciones no figuran en el anejo de servicios afectados, por lo que solicita que se reestudie el trazado para evitar al máximo las posibles afecciones. Informa que tiene competencia sobre la red secundaria de abastecimiento de agua potable, formada por una conducción principal de 2.400 milímetros (Abrera-Sant Joan Despí) y por las conexiones a los distintos municipios.

En concreto, el trazado propuesto afecta, en el área de Castellbisbal pendiente de definir por el estudio informativo de la variante de Martorell, a la conducción de agua potable en el punto kilométrico 0 + 950 y a su instalación de protección catódica; se elimina el depósito de agua potable en el punto kilométrico 1 + 900, por lo que reclama la restitución, mediante obras de fábrica, de los accesos existentes a la conducción.

El Grupo Parlamentario Iniciativa per Catalunya-Verds no considera el proyecto de interés general, ni para la mayoría de usuarios ni por el coste de inversión, frente a las necesidades de las líneas convencionales. No existe un estudio de alternativas de menor impacto y menor coste. Añaden que el Plan Director de Infraestructuras del Gobierno francés ha paralizado las líneas de bajo rendimiento, entre ellas la conexión a Perpinyà.

Expone que el proyecto no coincide con lo expresado por el Ministerio de Fomento, referente a que la línea de alta velocidad entraría en Barcelona por el corredor del Llobregat y realizaría parada en el aeropuerto. Solicita la retirada del proyecto de línea de alta velocidad y que se estudie un nuevo modelo de sistema ferroviario de transporte.

Indica que en el estudio informativo se califica el impacto en la zona del Vallès como de severo, por lo que se provocaría una fragmentación irreversible del territorio, no estando la línea integrada en el mismo.

La Unió de Pagesos, en diversas alegaciones, expone que el proyecto supondrá un grave perjuicio en el ámbito agrícola, ambiental, territorial y social; incidirá negativamente en la agricultura de la zona, al provocar la fragmentación de las parcelas, reduciendo tierras destinadas al uso agrícola, y afectará a infraestructuras seculares, tales como caminos rurales o regaderos. Además, indica que se contravendría la Ley de Modernización de las Explotaciones Agrarias (19/1995), dirigida a impedir el fraccionamiento excesivo de las parcelas rústicas. Además, se ocasionará un grave impacto ambiental, paisajístico y ecológico, ya que se eliminarán corredores biológicos y se afectará a zonas protegidas y de interés natural.

Expone que en Santa Perpètua de Mogoda el trazado afecta a un camino agrícola y solicita que se incluya su reposición con un mínimo de 5 metros de anchura.

El Consorcio para la Defensa de la cuenca del Besòs expone que el trazado producirá una serie de afecciones en numerosos ríos y rieras de la cuenca del Besòs por las diversas obras de drenaje y puentes a efectuar, provocando en algunos casos el estrechamiento o el desvío del cauce. Igualmente, considera que durante las fases de construcción y explotación se producirán una serie de impactos sobre la calidad y dinámica de la hidrología superficial y subterránea, sobre la morfología de los cauces, sobre los bosques de ribera y sus ecosistemas asociados, y sobre la fauna y la flora asociada a los cauces.

Indica que el inventario ambiental es insuficiente y poco detallado, sin tener en cuenta la presencia de especies animales y comunidades vegetales protegidas por la Directiva Hábitats, y que no se hace referencia a que los trazados discurren por las zonas limítrofes de varios parques y espacios protegidos. No se consideran los impactos sobre la hidrología subterránea, ni sobre la vegetación y fauna asociadas a los cauces. Las medidas protectoras y/o correctoras se describen de forma general, con una valoración económica que consideran escasa. Indica que no se prevén medidas específicas durante la realización de las obras, ni se han considerado medidas correctoras del impacto acústico en zonas de ribera, estando afectados en la zona de policía (100 metros a cada lado del centro del cauce) 8 kilómetros del río Besòs, en el tramo del acceso a Barcelona.

Plantean que a la propuesta de medidas correctoras y/o protectoras habría que sumar la colocación de pantallas acústicas cerca de los cauces, el dimensionamiento suficiente de puentes, obras de drenaje y de fábrica, la aplicación de técnicas de bioingeniería fluvial en muros y escolleras, la minimización de la afección a la vegetación de ribera y las medidas de permeabilización de trazados, diseño de líneas de alta tensión, riguroso movimiento de tierras, etcétera, para lo que pide que se amplíe el presupuesto a un mínimo de 100 millones de pesetas por kilómetro, además del importe de las medidas compensatorias de los impactos ambientales originados.

La Liga para la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA) expone que se les ha negado repetidamente copia del estudio informativo. Solicita se les tenga por comparecidos e interesados en el expediente administrativo.

La Junta de Compensación del Plan Parcial dels Pinetons expone que el trazado afecta a los viales y a la comunicación del citado Plan Parcial, en avanzado estado de construcción, al discurrir en este tramo en trinchera. Propone que el trazado se realice en túnel, eliminando el impacto visual y acústico.

La Plataforma por una Alternativa al Tren de alta velocidad del Penedès presenta 2.353 firmas, que manifiestan su oposición al proyecto a causa del grave impacto ecológico, su poca utilidad social y su desorbitado presupuesto económico. Reclama la paralización del proyecto y la aplicación de una alternativa que responda a las necesidades de la mayoría de la población, mejorando y actualizando la actual red ferroviaria.

Empresas de suministro de agua y electricidad informan de la afección a diversas instalaciones de su propiedad.

«Ace, Sociedad Anónima», concesionaria de la autopista A-7 rechaza el trazado y propone que se estudien soluciones que no vayan tan ceñidas a la autopista A-7.

«Can Gili, Sociedad Anónima», expone que el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental mantienen un grado de indefinición notable, y que los espacios situados entre la línea actual de ferrocarril y la línea de alta velocidad sufrirán limitaciones y servidumbres permanentes; que se producirá una impermeabilidad del territorio para trabajos agrícolas, forestales, ganaderos y un incremento de la erosión y el impacto sónico.

Deberá preverse la reposición de servicios afectados, debiendo realizarse una adecuada reposición de pasos y accesos, y deberá disponerse de drenaje eficiente, a fin de evitar inundaciones, bien por los terraplenes o por vertidos de cunetas.

Alega que la finca «Can Pere Gil» soporta ya numerosas infraestructuras y reservas de suelo para la línea de alta velocidad, por lo que está condicionada en cuanto a planes de desarrollo y bloqueada para cualquier iniciativa. En el trazado propuesto es afectada por las vías 7, 8, 3 y 4, y las 9 y 10 de la variante La Llagosta norte.

Solicita que se tengan en cuenta las deficiencias detectadas y el problema de la fragmentación del territorio; también solicita que se modifique el trazado, realizándose en paralelo a la línea Papiol Mollet, y que se levante el bloqueo de licencias sobre el resto de la finca.

Particulares del termino municipal de La Llagosta (1.070) expresan su total rechazo a la propuesta de trazado del tren de alta velocidad a su paso por el municipio, por cuanto atenta contra la más elemental racionalidad para la preservación del territorio, por sus efectos medioambientales y sobre el bienestar y calidad de vida de los ciudadanos.

Comentan que el paso de un tren de alta velocidad (solución sur), elevado a más de 10 metros de altura para salvar una autopista, un ferrocarril y una carretera nacional, así como su paso a escasos metros de una zona densamente habitada, en el tramo de la riera Seca, evidencian la poca sensibilidad técnica y política hacia el ciudadano a la hora de implantar una infraestructura en el territorio.

Consideran que el estudio informativo pasa por alto que el trazado paralelo a la riera Seca produciría un impacto demoledor de la propia cuenca, valorada como de alta calidad integral del paisaje según el propio estudio de impacto ambiental. El efecto será más intenso y perjudicial, al añadirse la fuerte agresión visual y acústica sobre la zona urbana próxima, que se beneficia del valor paisajístico de la ribera de la riera Seca, la cual amortigua la presencia del tramo alzado de la CN-152 y de las industrias situadas en la zona adyacente a la riera, en el término de Montcada i Reixac.

Manifiestan un rotundo rechazo a una infraestructura que rodearía todo el municipio de La Llagosta, cuyo término quedaría encajonado entre líneas ferroviarias de todo tipo: Línea de alta velocidad Barcelona-Port Bou, Barcelona-Puigcerdá y Papiol-Mollet, sin que este doble trazado aparezca debidamente justificado. Sólo sería necesario potenciar la línea Papiol-Mollet y ajustar realmente a ésta el trazado del ancho europeo.

Opinan que el trazado propuesto en el lado norte para la conexión con el Vallès ocupa y fracciona de forma deliberada el único terreno libre que existe en el municipio, imposibilitando su normal crecimiento. Además, la gran ocupación de suelo en la finca denominada «Can Pere Gil» impide de manera radical su crecimiento industrial.

Consideran que el trazado que se propone es propio de un estudio realizado a espaldas de los municipios afectados, sin tener en cuenta los graves perjuicios que se les ocasiona y sin contar con las necesidades y modo de vida de sus habitantes. Por ello, es preciso proponer el trazado que menor impacto produzca.

Solicitan un nuevo estudio de trazado más idóneo para el subtramo Martorell-Barcelona de la línea de alta velocidad Madrid-frontera francesa, con una solución que no afecte con tanta intensidad a la totalidad del municipio de La Llagosta, y piden que sean aceptadas las propuestas alternativas redactadas por el Ayuntamiento.

Varios particulares manifiestan que son propietarios de terrenos en el sector Can Xiquet y Les Planes I y II del termino municipal de La Llagosta y que el paso de la línea de alta velocidad les creará graves consecuencias sociales, medioambientales y económicas.

Alegan que no están de acuerdo con la declaración de interés general del proyecto, que supondría un impacto ambiental muy grave. Consideran que la alta velocidad no supone una rentabilidad social, y prefieren otros medios de transporte y una mejora en las infraestructuras de la actual red ferroviaria.

Proponen que se paralice el proyecto y se debata utilizar el actual corredor de la línea Papiol-Mollet.

Varios particulares alegan que son propietarios de terrenos en el ámbito del parque «Els Pinetons» en el termino municipal de Ripollet, viéndose afectados por el trazado de la línea de alta velocidad. Piden que el tramo que en el estudio informativo se ejecuta en trinchera se realice en túnel (excavado o artificial).

Un particular alega que no se han tenido en cuenta los efectos de la contaminación acústica y de las vibraciones que producirá el trazado, debiendo realizarse un estudio exhaustivo de los mismos y someterlo, a su vez, a información pública. Considera que el túnel previsto en el municipio de Castellbisbal producirá daños medioambientales irreversibles, siendo necesaria la realización de un nuevo trazado.

Un particular expone que el enlace Vallès-Barcelona por la riera Seca supone un impacto medioambiental inadmisiblesobre el territorio, paisaje, etc. El enlace Vallès-Francia afecta a la riera de Caldes y al paraje de Can Pere Gil, el único espacio del municipio apto para crear una zona de nuevas actividades económicas, impidiendo el desarrollo de la zona. Cree que plantea un modelo ferroviario erróneo que afectará al buen funcionamiento de la red de cercanías.

Solicita que la línea de alta velocidad entre en Barcelona por el río Llobregat y salga por el corredor del río Besòs; de esta forma el trazado por la riera Seca, para la entrada a Barcelona, no sería necesario.

Indica que el trazado de la zona de Can Pere Gil debe adosarse al del Papiol-Mollet para permitir el futuro desarrollo de un polígono industrial. Asimismo, que el trazado paralelo al río Besòs deberá ser respetuoso con el futuro parque del Besòs, participando de su reconstrucción ambiental.

Considera que el trazado de la línea por el Vallès debe realizarse sobre la vía Papiol-Mollet, actualmente infrautilizada, siendo utilizada para mercancías, trenes regionales y de cercanías, sirviendo para la interconexión de los municipios del Vallès.

Un particular expone que el trazado de la línea de alta velocidad afecta a la capilla de la Torre de Llebre.

#### *Alegaciones recibidas fuera de plazo*

Los Ayuntamientos de La Llagosta, Santa Perpètua de Mogoda y Mollet del Vallès informan que, como consecuencia de las actuaciones ferroviarias propuestas en sus municipios, pueden plantearse problemas de permeabilidad territorial. Han solicitado un nuevo informe a Barcelona Regional, denominado «Propuesta de integración territorial de los nuevos enlaces ferroviarios (noviembre, 1999)», donde se estudia una propuesta para la corrección del efecto barrera producido por las infraestructuras y la restauración paisajista de los trazados.

Principalmente, el estudio analiza la afección a viales y servidumbres por la actuación, proponiendo que en el proyecto constructivo se considere su mantenimiento y reposición para permitir la accesibilidad a los municipios y entre ellos, así como la de los arroyos y torrentes que puedan verse afectados. Proponen once actuaciones, dando prioridad a las que se realizan en los caminos de ribera, debido a su papel como corredores territoriales y ambientales, caso de la riera de Caldes, torrent de Polinyà, río Ternes, y, particularmente, la margen derecha del río Besòs. Proponen realizar un parque fluvial como zona de ocio y recreo.

Como medidas correctoras a realizar propone la recuperación paisajística de las zonas afectadas, el tratamiento de los pasos subterráneos para garantizar la permeabilidad y la conectividad biológica, y la instalación de apantallamientos que minimicen el impacto acústico y visual del proyecto propuesto.

El Consorcio para la Defensa de la Cuenca del Besòs presenta un estudio realizado en diciembre de 1999 por la empresa «Taller d'Enginyeria Ambiental, Sociedad Limitada», denominado «Proyecto básico de recuperación medioambiental del entorno fluvial del río Besòs. Tramo: Desde su inicio hasta el río Ripoll».

El ámbito del estudio comprende desde el nacimiento del río Besòs en la zona de Mogent-Congost, fuera del área comprendida en el presente estudio informativo, hasta su conexión con su afluente, el río Ripoll, en el municipio de Montcada i Reixac, destacando la importancia del río dentro del sistema de corredores biológicos del área del Vallès con la sierra Litoral, denominado «El Anillo Verde», y la gran ocupación sufrida desde antiguo por el río y sus terrenos adyacentes, principalmente en su margen derecha, por la instalación de infraestructuras y urbanizaciones.

Proponen que en el tramo entre la confluencia de la riera de Caldes y la riera Seca, donde el trazado coincide con el lecho fluvial, se desplace el cauce del río hacia la margen izquierda y se excaven las márgenes, para reducir posibles puntos hidráulicamente conflictivos.

Realizan una propuesta de medidas correctoras a aplicar en el río Besòs, que comprenden: Delimitar una franja definitiva para la conservación y protección de todos los espacios que actualmente presenten valores naturales claves en el río, como la zona agrícola de Can Reixac, en el municipio de Montcada, y las áreas forestales de la Llagosta; creación de ambientes fluviales y de ribera, incluyendo la creación de una zona húmeda a la salida de la EDAR de La Llagosta, la restauración de la antigua gravera de La Llagosta, de la gravera de Sant Fost y de la laguna de Can Moia; la creación de zonas húmedas en las confluencias con los tri-

butarios, la plantación de especies de ribera y la mejora de márgenes; creación de hábitats idóneos para la ictiofauna mediante la creación de refugios, frezaderos y áreas de alimentación; delimitación del espacio fluvial, recalificando el suelo en ambas márgenes como no urbanizable; diversificar el ambiente fluvial; eliminar el efecto barrera y proteger especialmente los puntos de contacto con el río de la Sierra de la Marina en Montcada y en Sant Fost y, en el extremo Este del proyecto objeto de DIA, la zona de Can Buscarons; evitar y eliminar los puntos de conflicto hidráulico con el desplazamiento de márgenes en el área agrícola de Montcada, la mejora de las confluencias en ángulo recto, etc.; creación de áreas de ocio y recreo, instalación de zonas de picnic y paseo; integración paisajística de los terrenos afectados por la línea de alta velocidad, de las rotondas y de los espacios muertos entre infraestructuras; excavación de un canal secundario en previsión de avenidas; creación de pasos de fauna adaptados para anfibios, pequeños mamíferos y jabalíes; el diseño de un plan de obra que no altere las épocas de cría de la fauna y el mantenimiento de los servicios afectados.

Realizan una propuesta de realización de medidas compensatorias de recuperación de hábitats.

**16052** *RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Puente de San Miguel-Torrelavega. Duplicación de vía», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.*

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 actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, 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.

El presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 97/11/CE, del Consejo de 3 de marzo de 1997 (concretamente a los especificados en el epígrafe de 13 del mismo, «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el anexo I o en el anexo II»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió, con fecha 5 de julio de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicara la necesidad o no de realizar el procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a diferentes organismos sobre el impacto ambiental del proyecto, con objeto de determinar si de la realización del mismo cabe esperar efectos ambientales adversos significativos que hicieran necesario llevar a cabo el procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

La relación de consultados y el contenido ambiental de las respuestas recibidas se recogen en el anexo a esta Resolución. Dichas respuestas deberán ser consideradas por el promotor en la definición del Proyecto de Construcción.

Examinada la documentación recibida, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en la duplicación de la vía única existente entre los puntos kilométricos 501,151 (salida de la estación de Puente de San Miguel) y 504,200 (entrada de la estación de Torrelavega) de la línea Ferrol-Santander-Bilbao de FEVE, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental.

No obstante, la ejecución del proyecto generará efectos ambientales adversos, para los cuales el promotor deberá definir en el Proyecto de Construcción, y ejecutar durante las obras, medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos con-