

ANEXO I

Becas para investigación y recuperación del Patrimonio Histórico-Artístico 2002

Especialidad de la beca	Dotación total — Euros	Adjudicatario
Archivo y Documentación	7.512,70	Matteo Mancini.
Archivo y Documentación	7.512,70	Juan Ramón Sánchez del Peral y López.
Colecciones de Bienes Muebles Histórico Artísticos	7.512,70	Eva González González.
Investigación de Fondos Cartográficos de la Real Biblioteca	7.512,70	Ángela García Carballo.
Investigación e Informatización del Fondo Impreso Contemporáneo de la Biblioteca del Monasterio del Escorial	7.512,70	Sonia Sánchez Hernández.
Investigación y búsqueda de fondos documentales del Archivo General de Palacio	7.512,70	Vanesa Benito Ortega.
Restauración Arquitectónica	7.512,70	Ester de Vega García.
Documentación histórica para la restauración de bienes inmuebles de interés cultural	7.512,70	Marta Ruiz-Ayúcar Torres.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3354

RESOLUCIÓN de 29 de enero de 2002, 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: Gelida-Castellbisbal» de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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.

El Ministerio de Fomento, como consecuencia de las alegaciones habidas en el período de información pública del estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Lleida-Martorell» relativas a la zona de paso por Martorell, elaboró un nuevo estudio informativo titulado «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Gelida-Castellbisbal». No se ha realizado proceso de consultas específico para este estudio por haberse considerado válidas las consultas realizadas para las memorias-resumen de la citada línea de alta velocidad para los tramos «Lleida-Martorell» y «Accesos a Barcelona».

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fechas 1 de febrero de 1994 y 8 de mayo de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, sendas memorias-resumen tituladas «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Bar-

celona» y «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Accesos a Barcelona» respectivamente, con objeto de iniciar ambos procedimientos de evaluación de impacto ambiental.

Recibidas las referidas memorias-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación los períodos de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre el impacto ambiental de los proyectos.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 7 de octubre de 1994 y 21 de diciembre de 1995 respectivamente, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la antigua Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas han sido ya recogidas en los anejos I de las declaraciones de impacto ambiental de los estudios informativos «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Lleida-Martorell» y «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo Martorell-Barcelona. Segmento: Castellbisbal-nudo de la Trinidad (Barcelona)», publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 31 de agosto de 1999 y «Boletín Oficial del Estado» de 26 de agosto de 2000, respectivamente.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Gelida-Castellbisbal» y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de fecha 14 de mayo de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de noviembre de 1999, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo I incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

Con fecha 6 de septiembre de 2001 se recibió en el Ministerio de Medio Ambiente el «Informe del procedimiento administrativo posterior a la información pública del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo: Lleida-Barcelona, subtramo Gelida-Castellbisbal», remitido por la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, con objeto de que la Secretaría General de Medio Ambiente emita declaración de impacto ambiental de la denominada «Solución D mejorada» contemplada en el citado documento.

Un resumen del documento citado en el párrafo anterior, incluyendo la descripción de la solución D mejorada, se recoge en el anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y 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, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo: Lleida-Barcelona, subtramo Gelida-Castellbisbal».

Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo: Lleida-Barcelona, subtramo Gelida-Castellbisbal» se formula sobre la base de la denominada «Solución D mejorada» a petición del Ministerio de Fomento. La citada solución está contemplada en el documento «Informe del procedimiento administrativo posterior a la información pública del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo: Lleida-Barcelona, subtramo Gelida-Castellbisbal». El trazado de la citada solución ha sido sometido a información y aprobación de las administraciones, autonómica y municipal (Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires), afectadas por el cambio que supone respecto a la solución B del estudio informativo.

Examinada la documentación contenida en el expediente: Estudio informativo, estudio de impacto ambiental, resultado de la información pública e informe del procedimiento administrativo posterior a la información

pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que para la realización de la denominada «Solución D mejorada», propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.

La solución indicada deberá adaptarse en el proyecto de construcción siempre que sea técnicamente viable de acuerdo con los siguientes criterios, teniendo en cuenta que los umbrales indicados son términos de referencia:

1.1 Con objeto de minimizar la afección al cauce y a la vegetación, tanto de la ribera como y de las laderas adyacentes, en la construcción del tablero de los viaductos sobre los torrentes de Can Bosc (punto kilométrico 159,150) y de Sant Joan (punto kilométrico 159,950) se utilizará un sistema constructivo de losa empujada o cimbra autoportante.

1.2 Con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación, la geomorfología, el paisaje y el efecto barrera se dispondrán túneles en los desmontes situados entre los puntos kilométricos 160,100-160,800 y 162,850-163,500 en los tramos donde la altura de los mismos sea superior a 20 metros.

1.3 Con los mismos objetivos establecidos en la condición anterior se prolongarán los túneles previstos entre los puntos kilométricos 163,500-163,800 (boca este), 166,970-167,350 (boca oeste) y 168,500-final el trazado (boca oeste) de forma que los desmontes en los accesos a estos túneles no superen los 20 metros de altura.

1.4 En la zona donde el trazado cruza el torrente del Llops (puntos kilométricos 164,300-164,850), que en esta zona discurrirá en falso túnel, se adoptarán las siguientes medidas:

Para el caso del encauzamiento del torrente del Llops, previsto en la solución elegida, con anterioridad a la aprobación del estudio informativo deberán desarrollarse, con el mismo nivel de detalle que éste, la definición del encauzamiento y las medidas de restauración necesarias para garantizar la recuperación ambiental del área afectada y el mantenimiento de su actual función de corredor verde y área de ocio para los vecinos.

Como medida compensatoria por la drástica afección y reducción de la superficie de ocio que ocasionará la implantación de la nueva infraestructura y las afecciones a las urbanizaciones y al torrente de Llops, el área a restaurar como zona de ocio y corredor verde incluirá la vaguada del torrente afluente por la margen derecha del torrente del Llops (torrente de la Senia), entre la autopista y la urbanización, ampliando la zona actualmente acondicionada y sus recorridos peatonales, y efectuando una restauración que sea compatible con los usos del suelo previstos. En cualquier caso se evitará la canalización rígida y lineal que dificultaría la restauración, recuperación ecológica e integración paisajística del torrente del Llops. Se diseñarán las márgenes con taludes de pendiente tendida, estableciendo continuidad entre el río y la cota del falso túnel, e incorporando también la vaguada anteriormente citada. Si fuera necesario recurrir a la utilización de escolleras para las sujeción de las márgenes, éstas deberán tener intersticios suficientes para garantizar su revegetación. Si fuera necesario el empleo de muros, tanto para las márgenes como para la sujeción de terrenos colindantes con fincas, se recurrirá a la utilización de muros verdes. Este proyecto se hará de forma conjunta con el de la integración del ferrocarril y en coordinación con el ayuntamiento de Martorell.

El proyecto constructivo incluirá un proyecto específico de la citada actuación incluyendo la restauración de toda el área descrita.

Con objeto de disminuir la afección por ruido, polvo, contaminación atmosférica y otras molestias durante la ejecución de las obras a las edificaciones colindantes (algunas de las cuales quedarán a menos de 50 metros de la línea) se dispondrá un cerramiento rígido y fonoabsorbente a ambos lados de la plataforma de la altura y características necesarias para minimizar las citadas afecciones.

1.5 En la zona donde el trazado discurre en falso túnel (puntos kilométricos 165,100-165,300) se producirán afecciones sobre viviendas en varios bloques de edificios, similares a las que se producen sobre las urbanizaciones del tramo anterior pero de mucha mayor importancia debido a la mayor proximidad a los edificios, produciéndose impactos graves incluso en la fase de explotación del ferrocarril. Por ello, para disminuir en lo posible estas afecciones, durante la fase de construcción, se cerrará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo y se garantizarán los accesos de personas y vehículos a las viviendas, garantizándose condiciones de habitabilidad similares a las actuales o estableciéndose compensaciones adecuadas que se acuerden con los afectados. En la fase de

funcionamiento no deberán superarse los niveles de ruido y vibraciones establecidos en la condición 6 y se garantizará que los accesos y demás condiciones de habitabilidad no se vean disminuidas respecto a las actualmente existentes.

Con objeto de minimizar las afecciones durante las obras a las zonas urbanas próximas al torrente de Llops y a la plaza de Sant Joan, se reducirá al mínimo indispensable el tránsito de maquinaria y camiones de obra por las calles adyacentes.

1.6 Se evitará la afección a la torre de Santa Llúcia, para lo cual se tomarán las medidas adecuadas tanto en la fase de proyecto (adecuación del trazado, muros para disminuir la zona de ocupación, etc.) como durante la fase de ejecución (cerramiento rígido para aislar la zona de trabajo y otras medidas preventivas).

1.7 Con objeto de disminuir las afecciones por ruido, intrusión visual y vibraciones a la urbanización Costablanca (puntos kilométricos 167,340-167,480) en la zona en que el ferrocarril discurre a cielo abierto y muy próximo a algunas viviendas (además de las situadas en la franja de ocupación), se desplazará el trazado hacia el norte en la medida en que sea técnicamente posible. Durante la fase de construcción, se cerrará con material rígido y fonoabsorbente la zona de trabajo. Teniendo en cuenta la modificación de trazado anteriormente indicada, se procederá a la adquisición de las viviendas y sus terrenos asociados que queden dentro de la zona de servidumbre de la nueva línea de alta velocidad y, en todo caso, a una distancia menor de 20 metros del borde de la explanación, salvo voluntad expresa de los propietarios, en cuyo caso se acordarán con éstos medidas para corregir las afecciones por ruido, intrusión visual y vibraciones, tales como la instalación de pantallas acústicas o acondicionamiento de las viviendas, recercamiento y acondicionamiento del cerramiento de las parcelas, doble acristalamiento u otras, sin perjuicio de las medidas de protección que se deriven de la condición 6. Se dará prioridad a medidas complementarias que potencien la integración paisajística de las medidas de aislamiento, tales como caballones y plantaciones, etc.

1.8 Por las mismas razones que las expuestas en el párrafo anterior, se contemplará la posibilidad de prolongar el falso túnel hasta el punto kilométrico 165,600. En cualquier caso, para las viviendas y equipamientos situados en la margen izquierda del ferrocarril, puntos kilométricos 165,400-165,450, será de aplicación todo lo referido en el párrafo anterior, si quedasen a menos de 20 metros de la zona donde discurre a cielo abierto.

1.9 En el paso sobre la riera de Bo (punto kilométrico 168,270) se dispondrá un viaducto en sustitución de la bóveda prevista, que abarque también el camino que discurre paralelo a la riera. Este viaducto se proyectará de forma que se cumpla lo establecido en la condición 2, sobre protección de la vegetación y en la condición 3, sobre protección de los cursos de agua.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Se tendrá en cuenta el cerramiento rígido en las zonas urbanas que se indica en la condición 1.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. El proyecto de construcción deberá incorporar las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 12 de mayo respectivamente, de la Generalidad de Cataluña.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los arroyos atravesados por la traza: Arroyo afluente del Anoia del punto kilométrico 158,450, torrente de Can Bosc (punto kilométrico 159,150), torrente de Sant Joan (punto kilométrico 159,950), torrente de Can Bargalló (punto kilométrico 161,050) y torrente de Bo (punto kilométrico 168,250), las pilas de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera, así como al pinar, en algunos casos con matorral mediterráneo asociado a las laderas de las vaguadas de los citados torrentes, que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 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 caminos existentes. Especial trascendencia tiene este hecho en los caminos de obra necesarios para la construcción de los viaductos sobre el arroyo afluente del Anoia del punto kilométrico 158,450, torrentes de Can Bosc (punto kilométrico 159,150), de Sant Joan (punto kilométrico 159,950), de Can Bargalló (punto kilométrico 161,050) y de Bo (punto kilométrico 168,250).

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán, en coordinación con la Agencia Catalana del Agua, las siguientes medidas:

3.1 Para el caso del encauzamiento del torrente de Llops, previsto en la solución elegida, con anterioridad a la aprobación del estudio informativo deberán desarrollarse, con el mismo nivel de detalle que éste, la definición del encauzamiento y las medidas de restauración necesarias para garantizar la recuperación ambiental del área afectada y el mantenimiento de su actual función de corredor verde y área de ocio para los vecinos. Las características de la restauración y la superficie a restaurar se encuentran definidas en la condición 1.4. El proyecto constructivo incluirá un proyecto específico de la citada actuación, debiendo realizarse éste de forma conjunta con la restauración e integración paisajística del ferrocarril. El mencionado proyecto específico se realizará en coordinación con el ayuntamiento de Martorell.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Se colocarán las pilas fuera de los cauces de todos los torrentes atravesados. En el río Llobregat se diseñará el viaducto de forma que queden dentro del cauce el menor número posible de pilas.

3.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a las fuentes de Mamut, Nova, Can Cases, Mina y Molí, así como a la mina de Can Serra, todas ellas dentro del término municipal de Martorell.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o superan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Agencia Catalana del Agua.

3.5 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc., se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.6 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua del arroyo afluente del río Anoia del punto kilométrico 158,450 y a los torrentes de Can Bosc (punto kilométrico 159,150), de Sant Joan (punto kilométrico 159,950), de Can Bargalló (punto kilométrico 161,050) y de Bo (punto kilométrico 168,250).

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Agencia Catalana del Agua. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y el cauce deberá ser restaurado.

4. Protección de la fauna.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna no inundable; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. No se empleará chapa metálica ondulada como material de construcción de las obras de drenaje transversal.

4.2 Con objeto de optimizar la funcionalidad como paso de fauna, se prestará especial atención a la restauración de la vegetación de ribera bajo los viaductos del arroyo afluente del Anoia del punto kilométrico 158,450 y de los torrentes de Can Bosc (punto kilométrico 159,150), de Sant Joan (punto kilométrico 159,950), de Can Bargalló (punto kilométrico 161,050) y de Bo (punto kilométrico 168,250), recuperando la continuidad de la cubierta vegetal en el tramo alterado durante las obras. Con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción, se realizarán las prospecciones necesarias para determinar si existe nidificación de chorlitejo chico (*Charadrius dubius*) en los cauces fluviales atravesados, con objeto de, en caso de confirmarse ésta, prestar especial atención a los materiales (guijarros, etc.) utilizados en la restauración de las márgenes.

4.4 Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.5 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

4.6 Dado que de acuerdo con el estudio de impacto ambiental la zona de los torrentes del punto kilométrico 158,500, Can Bosc y Sant Joan son zonas de caza de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y de posible nidificación de buho real (*Bubo bubo*), en el pliego de prescripciones técnicas particulares deberá indicarse la necesidad de realizar un muestreo de campo con anterioridad a las fases de despeje, desbroce, movimiento de tierras u otras actividades generadoras de ruido, cuyo objetivo prioritario será determinar si existe nidificación de esta especie en el área y, en consecuencia, si fuera necesario, establecer las oportunas restricciones al periodo de ejecución de las citadas actuaciones.

4.7 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente declaración, los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.^a y 3.^a categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.^a y 2.^a categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad. Estas medidas serán de especial aplicación en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 158,000 a 161,000 y 168,200 a 168,500, por tratarse de zonas menos antropizadas, con mayor cubierta arbórea o arbustiva e identificadas en el estudio de impacto ambiental como territorio de caza de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y posible presencia de buho real (*Bubo bubo*).

4.8 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la utilización de los drenajes adaptados para facilitar el paso de fauna y de la eficacia de los dispositivos de escape. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 159,400 a 159,850 y 160,000 a 160,800 se realizará un seguimiento de la mortalidad por atropello con objeto de realizar, si fuera necesario, un refuerzo del vallado y medidas complementarias que dirijan la fauna hacia

las vaguadas. En los tramos indicados en el párrafo anterior, se realizará un seguimiento de la mortalidad por electrocución y colisión de la avifauna en los tendidos y en la catenaria. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas habitadas, especialmente en el entorno del torrente del Llops, incluyendo la plaza de Joan Serrat, en la zona industrial de Martorell y en la urbanización Costablanca, así como sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado (por ejemplo, Can Margarit), se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Masía al norte de la infraestructura en la vaguada del torrente del punto kilométrico 158,500.

Masía en la margen izquierda del torrente de Can Bosc (al norte de la infraestructura).

Edificaciones de Sant Salvador (punto kilométrico 160,500), que aparecen bastante distantes, pero podría canalizarse el ruido por la vaguada.

Masía al norte de la infraestructura en el entorno del punto kilométrico 160,500.

Casas de Can Margarit (punto kilométrico 161,600).

Edificaciones próximas a la boca del túnel del punto kilométrico 161,580.

Edificaciones en las proximidades de los puntos kilométricos 163,000 y 163,150.

Edificaciones próximas a la infraestructura en el punto kilométrico 165,400.

Zona industrial de Martorell entre los puntos kilométricos 165,450 y 166,450.

Urbanización Costablanca (entorno del punto kilométrico 167,500).

Además de lo establecido en la condición 1 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición y a la urbanización Costa Balnca. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil, teniendo también en cuenta la Resolución de 30 de octubre de 1995 de la Generalidad de Cataluña, serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (22 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 70 dB (A).

Leq (22 horas-7 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (22 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura, y en el suelo urbano consolidado.

En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogos condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Si en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 165,450 y 166,450 el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, la Dirección General de Ferrocarriles enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento y con el fin de que sea considerado por éstos. De esta forma los citados organismos deberán diseñar las medidas pertinentes de protección: reordenación de la urbanización y edificación, empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, inclusión en la licencia de obra de la obligación de ejecutar, por parte del promotor, el correspondiente aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de Can Margarit, en los tramos urbanos de Martorell (entorno del torrente de Llops), ni en la urbanización Costablanca, así como en las proximidades de edificaciones habitadas diseminadas. El citado horario podrá variarse, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

De acuerdo con lo requerido en la condición 1, durante la construcción de los falsos túneles, túnel y tramo bajo cubierta de metacrilato próximos a la zona de viviendas del torrente de Llops, los edificios de la plaza de Joan Serrat y de la urbanización Costablanca, se dispondrá un cerramiento rígido y de material fonoabsorbente que aisle la zona de obras de las viviendas. El diseño de dicho cerramiento deberá tener la altura y características necesarias para minimizar los ruidos y, en lo posible, otras molestias producidas por las obras.

Las bocas de los falsos túneles del polígono industrial de Martorell y de la urbanización Costablanca tendrán cubiertos sus laterales y techo por paneles fonoabsorbentes en toda la longitud necesaria para evitar una elevación de los niveles sonoros en las bocas.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones en las edificaciones dispersas y núcleos urbanos susceptibles de afección por la nueva infraestructura, incluyendo al menos los citados anteriormente en esta condición, a excepción de las edificaciones de Sant Salvador, debido a la considerable distancia existente entre ellas y la traza. El citado estudio prestará especial atención a las viviendas próximas al torrente de Llops, a las edificaciones de la plaza de Joan Serrat y a las viviendas de la urbanización Costablanca.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en los elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

Las medidas de protección contra el ruido y contra las vibraciones que se adopten deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico y el estudio de vibraciones aplicados por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

En coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado; de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y de los caminos de acceso a las

obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con los citados organismos, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

Con objeto de garantizar la no afección a la torre de Santa Llúcia, se ajustará el trazado, se colocará en torno a ésta un cerramiento perimetral rígido durante las obras y se adoptarán las medidas preventivas necesarias, todo ello de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de la Torre de Santa Llúcia (punto kilométrico 165,950) y a las inmediaciones del yacimiento arqueológico Termes de Glude (punto kilométrico 165,400) ya que, a pesar de encontrarse más distanciado de la traza, quizá pudieran aparecer yacimientos asociados a él.

7.2 Dado que el estudio de impacto ambiental no ha estudiado las vías pecuarias, el proyecto de construcción incorporará, en coordinación con el órgano competente de la Generalidad de Cataluña, un inventario de las vías pecuarias existentes en la franja de ocupación de la infraestructura, incluyendo los caminos de acceso y las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos. Asimismo, el proyecto de construcción recogerá, en su caso, la reposición de las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo citado anteriormente, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, 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, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

En el estudio de impacto ambiental no figura ningún análisis de posibles vertederos y en el informe remitido con posterioridad a la información pública no figura el movimiento de tierras de la solución D, ni de la D mejorada, ni tampoco un análisis de posibles vertederos. Por ello, con anterioridad a la aprobación del estudio informativo, se realizará un estudio del balance de tierras contemplando la posibilidad de reutilización de los materiales obtenidos. El citado estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas, recabando información del organismo competente de la Generalidad de Cataluña, así como de las zonas degradadas en el entorno del proyecto y de las áreas de nueva urbanización susceptibles de admitir vertidos de tierras, como por ejemplo las destinadas a ampliar los polígonos industriales de Sant Esteve Sesrovires, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en todos los anteriormente citados emplazamientos.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada calidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológicos, zonas arboladas o con vegetación de ribera, así como, en general, zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El proyecto de construcción incluirá en el documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, 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 proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de túneles, pasos sobre ríos y cauces menores (prestando especial atención a la restauración bajo los viaductos), obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

Área de cruce del arroyo afluente del Anoia del punto kilométrico 158,450.

Área de cruce del torrente de Can Bosc (punto kilométrico 159,150).

Área de cruce del torrente de Sant Joan (punto kilométrico 159,950).

Desmonte resultante entre los puntos kilométricos 160,100 y 160,800, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.

Área de cruce del torrente de Can Bargalló (161,050).

Ambas bocas y falso túnel entre los puntos kilométricos 161,150 y 161,850.

Ambas bocas del túnel que se inicia en el 162,100.

Desmonte resultante entre los puntos kilométricos 162,850 y 163,500, incluyendo las dos pequeñas vaguadas que se ciegan, teniendo en cuenta lo establecido en la condición 1.

Ambas bocas del túnel que se inicia en el punto kilométrico 163,500.

Área del torrente de Llops incluido el encauzamiento y la restauración integral de la zona de acuerdo con lo exigido en las condiciones 1, 2 y 3 (puntos kilométricos 164,350 a 165,500).

Cruce sobre el río Llobregat (punto kilométrico 166,500).

Ambas bocas del túnel que se inicia en las proximidades del punto kilométrico 167,000.

Vaguada próxima a la urbanización Costablanca (punto kilométrico 167,400).

Ambas bocas del túnel que se inicia en las proximidades del punto kilométrico 167,500.

Área de cruce del torrente de Bo (punto kilométrico 167,250)

Boca oeste del túnel que se inicia en el punto kilométrico 168,500.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal. Entre las zonas prioritarias se encontrará el área del entorno del torrente de Llops, incluyendo el encauzamiento de dicho torrente.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por el desmonte en las embocaduras de los túneles, se construirán falsos túneles que permitan su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes de acceso al túnel tengan pendientes máximas 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y morfologías que impidan su revegetación. La altura máxima del desmonte en la embocadura de los túneles será de 20 metros. Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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

11. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallando, 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.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Ferrocarriles, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y 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 y final de las obras, 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 informes:

- a) Antes del inicio de las obras:
 - Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.
 - Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.
 - Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.
- b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.
- c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:
 - En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.
 - Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración.
- d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:
 - Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.
 - Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.
 - Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:
 - Informe sobre el seguimiento de la mortalidad por atropello y/o electrocución, así como, en su caso, medidas complementarias adoptadas.
 - Informe sobre la efectividad de las medidas adoptadas para minimizar el impacto acústico y por vibraciones en los tramos indicados en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10, con atención especial al entorno del torrente de Llops.

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

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, que acreditará su contenido y conclusiones.

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 de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.

La Dirección General de Ferrocarriles, remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del estudio informativo y antes de la aprobación del proyecto de construcción, sendos escritos certificando la incorporación al estudio informativo y al proyecto de construcción, respectivamente, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos.

a) Antes de la aprobación del estudio informativo:

Definición del encauzamiento del torrente de Llops y de las medidas de restauración necesarias para garantizar los objetivos expuestos en las condiciones 1.4 y 3.1.

Estudio del balance de tierras y de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares requeridos en la condición 9. Inventario de canteras abandonadas, zonas degradadas y áreas de nueva urbanización susceptibles de admitir vertidos que serán localizaciones prioritarias de vertederos de acuerdo con la condición 9.

b) Antes de la aprobación del proyecto de construcción:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3. Proyecto de encauzamiento y de las medidas de restauración a los que se refieren las condiciones 3.2 y 10.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

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 7.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, así como emplazamiento de instalaciones auxiliares, todo ello referido en la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10, incluyendo el proyecto específico del torrente de Llops.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la solución D mejorada desarro-

llada en el documento de informe del procedimiento administrativo posterior a la información pública del estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de cada Comunidad Autónoma.

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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 29 de enero de 2002.—La Secretaria general de Medio Ambiente, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo

El estudio informativo del subtramo Gelida-Castellbisbal tiene por objeto analizar nuevas alternativas de trazado para el paso de Martorell tras las alegaciones habidas en la información pública del estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, tramo Lleida-Martorell. El estudio objeto de declaración considera nuevas soluciones para el paso de la localidad de Martorell, junto con la solución definida en el estudio informativo del subtramo Lleida-Martorell debidamente modificada.

El estudio analiza a escala 1:5.000 dos alternativas de trazado, denominadas A y B, que se corresponden con el paso al sur y al norte de Martorell, respectivamente. Ambas opciones coinciden en su inicio, localizado en el punto kilométrico 12,080 de la denominada «Variante de Sant Sadurn Modificada» que corresponde a una pequeña modificación del final del trazado del estudio informativo del tramo Lleida-Martorell, surgida como consecuencia de la información pública. El mencionado punto kilométrico coincide con el punto kilométrico 157,972 del estudio Lleida-Martorell y se sitúa en el entorno de Els Molins, al noroeste de Gelida.

Las soluciones A y B siguen un mismo trazado hasta aproximadamente el punto kilométrico 159,100, manteniendo dirección nordeste y atravesando, mediante dos viaductos, los valles de sendos arroyos afluentes del río Anoia por su margen izquierda. Desde el mencionado punto, la solución A continúa en dirección este-sudeste, hacia el valle del río Anoia y el actual corredor ferroviario, mientras que la B lo hace en dirección nordeste. La solución A se aproxima al núcleo de Sant Salvador, rebasándolo por el norte, y pasa al sur del centro penitenciario de Can Brians mediante un túnel. En torno al punto kilométrico 162,500, la solución A se dispone sobre la vega del río Anoia, en paralelo a la actual línea ferroviaria de Barcelona a Sant Vicenç de Calders, manteniéndose así hasta el acceso a Martorell en su extremo sur (barrio de Buenos Aires). El trazado atraviesa esta localidad, mediante falso túnel, túnel y falso túnel consecutivamente, coincidiendo este último con la desembocadura del río Anoia en el Llobregat, donde se plantea el encauzamiento del río Anoia. Tras cruzar el río Llobregat con un viaducto y atravesar la carretera BV-1201, se plantea una nueva sucesión de túneles y falsos túneles, atravesando por el sur la urbanización Costablanca y finalizando en el punto kilométrico 168,379.

La solución B mantiene inicialmente su trazado con dirección nordeste, rebasando el centro penitenciario de Can Brians unos 500 metros al norte del mismo. Cruza la carretera de Martorell a La Beguda y, con una sucesión de túneles e importantes desmontes, accede a Martorell por el extremo norte de esta localidad (barrio de La Creu), atravesándola con un falso túnel y encauzando el torrente de Llops. El cauce del río Llobregat es atravesado por esta solución unos 400 metros aguas arriba de la desembocadura del Anoia. Desde este punto, el trazado discurre mayoritariamente en túnel, atravesando al norte de la urbanización Costablanca y finalizando en su punto kilométrico 168,980, en idéntica situación que la solución A. Ambas alternativas tienen en común los últimos 250 metros de trazado.

Una tercera alternativa, denominada solución C, fue planteada inicialmente como un intento de optimizar ambientalmente la solución B. No obstante fue descartada, sin desarrollarse posteriormente en el estudio informativo, por considerarse menos rentable y funcional que las soluciones A y B.

Las soluciones A y B mantienen los mismos criterios de diseño, con un ancho de vía de 1,435 metros, un ancho de plataforma en la capa

superior del balasto de 14,00 metros, un radio mínimo en planta de 2.500 metros, y una pendiente máxima normal de 20, excepcionalmente de 25.

El estudio informativo elige la solución B por su menor impacto ambiental y, además, menor coste. La citada solución presenta 1.152 metros distribuidos en 5 viaductos, 1.130 metros en falsos túneles, 2.302 metros en 5 túneles, 115 metros en una cubierta de metacrilato y 130 m en dos cajones hincados.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental, elaborado de acuerdo con la metodología definida en el Real Decreto 1131/88, de 30 de septiembre, se inicia con una descripción de la situación actual del entorno considerando las siguientes variables: Clima, orografía y pendientes, geología y geotecnia, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales protegidos, socioeconomía, patrimonio histórico-artístico y planeamiento urbanístico. El estudio incluye planos de las variables consideradas más significativas.

Tras esta fase de inventario ambiental, el estudio lleva a cabo la identificación y valoración de los impactos generados por las soluciones propuestas. En la comparación de las soluciones, se considera determinante la ocupación del cauce del río Anoia, al sur de Martorell, por parte de la solución A. Esta solución supone la necesaria canalización del río Anoia, junto a su desembocadura en el río Llobregat, que es descartada por el estudio debido a su impacto, calificado como severo.

En relación con la problemática ambiental asociada a la solución B, el estudio destaca las siguientes afecciones:

Respecto al medio físico y biótico, considera que la afección al relieve, la geología y la geotecnia alcanza un impacto moderado, igual que la afección al paisaje, originada por los elevados desmontes y por el viaducto sobre el río Llobregat. En relación con la hidrología superficial, la solución B implica la canalización del torrente de Llops el entorno urbano de Martorell, impacto considerado como moderado. La afección más significativa sobre la hidrología subterránea se genera sobre el acuífero aluvial del sistema Anoia-Llobregat, al este de Martorell, considerándose también el impacto como moderado. La principal afección acústica se detecta en el entorno de la urbanización Costablanca (término municipal de Castellbisbal) en un pequeño recorrido entre dos túneles; sin embargo, al no superarse los niveles máximos admisibles, el impacto es calificado como compatible. La ocupación de áreas de pinar denso es el principal factor de afección sobre la vegetación, siendo calificado el impacto como moderado. En relación con la fauna, el impacto se califica de moderado. No se genera afección sobre espacios naturales protegidos.

En relación con el medio humano, destaca las molestias previsibles durante la fase de construcción del proyecto. Las afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico, las centra en la afección a la Torre de Santa Llúcia, inmediata a la Solución B en su punto kilométrico 166,000, calificando el impacto como severo. El estudio también considera severo el impacto sobre el planeamiento, afectando especialmente a los municipios de Martorell y Castellbisbal, así como a dos áreas de expansión industrial en el municipio de Sant Esteve Sesrovires.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de medidas correctoras, con planos de localización de las mismas por cada variable, así como una descripción del programa de vigilancia ambiental. Incluye también un documento de síntesis y una justificación, desde el punto de vista ambiental, de la elección de la solución propuesta (solución B).

ANEXO III

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado 10 alegaciones correspondientes a instituciones y organismos públicos, 6 de asociaciones y 19 de particulares.

Contenido de las alegaciones

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a través de la Subdirección General de Planificación comunica una relación de actuaciones a desarrollar en la zona de estudio y su situación administrativa.

La Secretaria General del Departamento de Justicia de la Generalidad de Cataluña informa de la adquisición de la finca Can Margarit (término municipal de Sant Esteve Sesrovires) por parte del Gobierno de la Generalidad de Cataluña para ampliar el centro penitenciario de Can Brians y resalta que, en el momento de la adquisición, el trazado del tren de alta velocidad pasaba al sur del centro penitenciario de Can Brians. El trazado propuesto para el subtramo Gelida-Castellbisbal, solución B, impide, a su juicio, la construcción de la ampliación del centro penitenciario.

Se adjunta una propuesta de trazado alternativo a la solución B para hacerla viable desde el punto de vista ambiental, territorial, funcional y de rentabilidad, así como permitir la construcción del centro penitenciario. La citada modificación, consistente en desplazar el trazado unos 200 metros hacia el límite norte de la finca de Can Margarit, evita las interferencias entre la nueva infraestructura y la zona perimetral de seguridad obligada en un equipamiento penitenciario.

La Consejería de Justicia y la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña indican que la solución B afecta al torrente de Llops y a la reserva de zona verde en suelo urbano que constituye su entorno. La actuación prevé un trazado en falso túnel que afectará al cauce anulando completamente su carácter sinuoso. Esta intrusión variará completamente las condiciones originarias del torrente y sus cualidades actuales como elemento vertebrador de las zonas verdes y de los recorridos peatonales que se han potenciado. Asimismo, indican que el falso túnel afecta a la zona de equipamientos deportivos (campo de fútbol), a una zona de huertos y una zona de aparcamiento.

Consideran que se deben diseñar los taludes de las márgenes con pendientes suaves y nivelar la cota superior del falso túnel, para así recuperar al menos el conjunto del espacio como eje de comunicación entre los barrios situados a ambos lados.

Respecto a la finca de Can Margarit y al centro penitenciario de Can Brians, realizan alegaciones análogas a la presentada por la Secretaría General del Departamento de Justicia de la Generalidad de Cataluña y presentan el proyecto de la modificación de la solución B, consistente en un desplazamiento (máximo inferior a 300 metros), entre los puntos kilométricos 158,000 y 163,000, respecto la solución B del estudio informativo, junto con un análisis de sus impactos ambientales.

Plantean también la posible reducción de la pendiente del trazado, de forma que no supere las 15 milésimas y permita el tráfico de mercancías entre Tarragona y Barcelona.

El Servicio de las Cuencas del Centro de la Junta de Aguas de la Generalidad de Cataluña considera que las afecciones hidráulicas de mayor relevancia de la solución B se producen en los torrentes de los puntos kilométricos 158,320, 159,100 (Fontsanta-denominado Can Bosc en el estudio informativo), 159,565 (Sant Joan), 160,600 (Can Bargalló) y 168,250 (Bo), así como en el falso túnel de 1.010 metros de longitud (punto kilométrico 164,330) que implica rectificar y acondicionar hidráulicamente el torrente de Llops. Indica también que la línea de alta velocidad, en el polígono industrial La Torre de Martorell, discurrirá en un tramo paralela a la actual línea de ferrocarril Barcelona-Manresa, siendo necesario desviar el tráfico de la línea de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña de este tramo, demoler el puente sobre el río Llobregat del ferrocarril actual y desmantelar todo el tramo de vía.

De forma general, indica la necesidad de colocar el menor número de pilas de los viaductos en el cauce de avenidas de 500 años, calcular la rectificación y acondicionamiento hidráulico del torrente de Llops para un caudal de 500 años de periodo de retorno y diseñar la bóveda prevista en el torrente de Bo de forma que su eje siga el sentido de la corriente, en lugar de disponerse perpendicular a la traza.

La Sección de Planeamiento del Instituto Catalán del Suelo del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña indica la importancia para el núcleo urbano de Martorell del espacio natural del torrente de Llops y expone las actuaciones que ha realizado en esta zona para completar un espacio, ya de por sí muy consolidado por la existencia del cauce fluvial y su vegetación. Indica que, actualmente, las actuaciones en la vaguada se encuentran plenamente consolidadas y el uso de este recorrido es habitual para los habitantes de las nuevas zonas residenciales de torrente de Llops, sirviendo de zona de ocio para los habitantes de Martorell y funcionando como corredor verde natural que conecta el núcleo antiguo del municipio con las áreas residenciales más modernas. Propone actuaciones de restauración análogas a las recogidas en alegaciones ya citadas, y menciona la conveniencia de integrar la zona de usos hortícolas con el futuro parque elevado, para que aquella no quede segregada completamente del resto de los espacios de uso ciudadano.

El Ayuntamiento de Martorell informa que desde un principio el Ayuntamiento ha puesto de manifiesto su disconformidad con el paso del tren

de alta velocidad por la parte central del municipio, en las confluencias de los ríos Anoia y Llobregat. Establece las medidas a tomar en el trazado seleccionado con objeto de paliar los impactos derivados de la construcción de la infraestructura y su explotación: máxima integración del falso túnel del torrente de Llops, muro de contención entre los puntos kilométricos 164,400 y 164,600 para evitar corrimiento de tierras, desplazamiento hacia el norte en el punto kilométrico 166,170 para minimizar afección a viviendas de la Plaza de Joan Serrats; establecimiento de alternativas de paso rodado y peatonal durante las obras para las calles Josep Vilar y Monserrat, así como para la N-IIA; medidas que garanticen totalmente la ausencia de vibraciones en las viviendas; y prolongación del falso túnel previsto entre los puntos kilométricos 165,090 y 165,450 hasta el punto kilométrico 165,600.

El Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires muestra su disconformidad con la síntesis del estudio del impacto ambiental expuesto y considera que no cumple lo dispuesto a tales efectos por el Real Decreto Legislativo 1302/1986 y Real Decreto 1131/1988. Presenta una solución alternativa a la del estudio informativo, denominada C (no coincidente con la C del estudio informativo), y considera también una variante de la citada solución propuesta, denominada C1, que pasa sobre la autopista en viaducto en vez de en paso inferior. Si en última instancia es elegida la solución B del estudio informativo, propone el incremento de los falsos túneles de los puntos kilométricos 160,540 y 162,200, pasando a tener 620 metros y 840 metros, respectivamente.

La Dirección de Proyectos y Coordinación de inversiones de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE señala algunas deficiencias del estudio de impacto ambiental, planteando diferentes estudios y medidas correctoras a considerar en fases posteriores, entre las que destaca el estudio del impacto acústico para el tráfico nocturno, el incremento del ruido en las bocas de los túneles, etc.

Los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) comunican que la opción seleccionada en el estudio informativo afecta a la actual línea Llobregat-Anoia de los Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC), concretamente al tramo comprendido entre las estaciones de Martorell-Vila y Martorell-Enllaç. Informa de la existencia del estudio de la «Variante de Martorell a la línea de Catalanes» (1996) que desafecta los terrenos que ocupará la línea de alta velocidad. Asimismo, indica que el proyecto debe considerar la entrada existente desde las vías de RENFE en Martorell a las factorías de SOLVAY y GLUDE.

La asociación de propietarios de la urbanización Costablanca de Castellbisbal rechaza la opción seleccionada por su impacto ambiental. Indica que se afecta a la zona deportiva (campo de fútbol) y a las viviendas situadas a pocos metros de distancia, que sufrirán un elevado ruido, incrementado por discurrir la traza entre montañas. Solicita el desvío del trazado de la vía unos metros hacia el interior de la montaña (hacia Montserrat), con lo que la línea transcurría enteramente en túnel, minimizando el impacto. En su defecto, proponen que todos los tramos de vía que van fuera de los túneles en el estudio informativo vayan provistos de pantallas acústicas.

La asociación de vecinos del torrente de Llops rechaza la opción seleccionada basándose en la proximidad a los edificios existentes y la posible problemática de ruidos y vibraciones que conllevará la ejecución del proyecto.

El Grupo Municipal del Partido Socialista de Cataluña de Martorell descarta la solución A y, en relación con la solución B, requiere que se considere la afección al Parque de Can Cases (puntos kilométricos 163,800 al 164,200), afección parcial en este caso; a la riera del torrente de Llops, especificando el tipo de canalización que se va a ejecutar; al equipamiento municipal destinado a instalaciones deportivas del barrio del torrente de Llops; y a las edificaciones de la Plaza de Joan Serrats, por el ruido y las vibraciones. En este último caso solicitan el desplazamiento de la traza hacia el norte, no considerando suficiente el falso túnel para minimizar los impactos que se generan. Asimismo, no considera adecuada la cubierta de metacrilato proyectada. Solicita también que se preserve el patrimonio histórico y cultural del municipio de Martorell (puntos kilométricos 165,900 al 166,040).

La asociación Tallar SCCL expone el perjuicio causado a las viviendas del barrio del torrente de Llops e indica las afecciones al Parque Natural de Can Cases, al torrente de Llops y a las parcelas de las viviendas aledañas. Propone actuaciones para mitigar las citadas afecciones, como adopción de medidas para garantizar la estabilidad de los terrenos, restauración ambiental y sustitución del falso túnel por un túnel.

El Centre d'Estudis Martorellencs informa de las posibles afecciones en el término municipal de Martorell. Propone medidas para evitar o minimizar las afecciones sobre el patrimonio cultural (Torre de Santa Llúcia y yacimiento arqueológico de la villa romana de Martorell-Enllaç), los parques periurbanos (torrente de Llops) y los manantiales de agua existentes

en el municipio (fuente de Mamut, fuente Nova, fuente de Can Cases, fuente de la Mina, fuente de la Molí y mina de Can Serra).

Esquerra Republicana de Catalunya, Grupo Municipal de ERC de Martorell alega que el estudio informativo propone la solución B sin que se haya evaluado la viabilidad de otras alternativas que no lesionan el tejido urbano de Martorell. La alternativa que pasa por los terrenos de la SEAT y la SOLVAY se estima inviable al tratarse de terrenos industriales de alto valor. Tampoco se considera la opción que pasa por la sierra situada al sur de Martorell (Serra de Ataix), que a pesar de ser más cara, tiene impacto social y urbanístico nulo. Solicita la retirada del estudio informativo con la solución B como opción seleccionada y la búsqueda de una alternativa que no afecte al suelo urbano.

Particular del termino municipal de Barcelona indica que, teniendo en cuenta el presupuesto correspondiente al proyecto en estudio, puede ser más barato cambiar el ancho de la red ibérica que establecer tráfico de mercancías en la línea de alta velocidad y conexiones entre distintos anchos.

Solicita que el tramo se construya sólo para el tráfico de viajeros, y que el dinero que se ahorre en esta operación, se destine a sufragar los gastos de la renovación de vía en las líneas de Porbou, Puigcerdà y Vilafranca del Penedés.

Diversos particulares del termino municipal de Martorell indican que la nueva infraestructura afectará a sus fincas, viviendas o naves. Proponen medidas como el alejamiento del trazado, la prolongación o realización de falsos túneles, la ejecución de muros que minimicen la ocupación, etc.

ANEXO IV

Resumen del documento titulado «Informe del procedimiento administrativo posterior a la información pública del estudio informativo»

Este documento contiene una recopilación del procedimiento administrativo seguido tras la finalización del procedimiento de información pública y redacción del informe de alegaciones del estudio informativo, así como una exposición y análisis de los documentos producidos en el procedimiento administrativo objeto de recopilación. El documento concluye proponiendo la denominada «Solución D mejorada» como opción finalmente seleccionada en el estudio informativo, por ser la opción que se adecua en mayor medida a los objetivos ambientales, económicos, funcionales y territoriales inicialmente planteados. Además se trata de una solución con la cual han manifestado su conformidad la Generalidad de Catalunya (27/11/2000) y el Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires (Pleno Municipal de 12/7/2001).

Los hitos, marcados por los correspondientes documentos, del citado procedimiento administrativo que ha llevado a la adopción de la solución D mejorada se exponen a continuación:

Alegación de las Consejerías de Justicia y de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Catalunya (7 de marzo de 2000), posterior a la redacción del informe de alegaciones de octubre de 1999, en la que se reitera la argumentación de la adquisición de terrenos adyacentes al centro penitenciario de Can Brians (previa al estudio informativo) con objeto de ser utilizados para la ampliación del citado centro. Para evitar interferencias de la futura ampliación y la línea de alta velocidad proyectada, proponen una modificación de la solución del estudio informativo desplazando el trazado hacia el norte.

Documento complementario al informe de alegaciones del estudio informativo (marzo de 2000) del Ministerio de Fomento que estudia una nueva solución D, más alejada del actual centro penitenciario que la solución B del estudio informativo, y que incluye una comparación de las afecciones ambientales que producen ambas. El citado análisis concluye que la solución D permite la ampliación del centro penitenciario y no presenta mayores problemas ambientales que la solución B.

Informe del Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires en respuesta al documento complementario anterior (23 de mayo de 2000) en el que considera la solución D menos adecuada que la solución B por su mayor coste y proximidad a ámbitos reservados para el desarrollo urbano (industrial); pone de manifiesto también el mayor efecto barrera de la solución D, así como los mayores impactos sobre el medio natural derivados de la ampliación del centro penitenciario. Solicita volver a la solución B del estudio informativo y, caso de desestimarse ésta definitivamente, mejorar la solución D incrementando la longitud de los túneles.

Addenda al documento complementario anteriormente citado del Ministerio de Fomento (26 de octubre de 2000) en el que se propone una solución D mejorada, aceptando parcialmente las mejoras propuestas por el Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires: se cambia la rasante entre los puntos kilométricos 160,000 y 161,500, incrementándose en 125 metros la longitud del falso túnel del punto kilométrico 161,300, con lo que se liberan los

terrenos de la prevista ampliación del polígono industrial de Anoaia y se amplía en 145 metros la longitud del túnel del punto kilométrico 162,500 para no hipotecar una futura ampliación del Plan Parcial Industrial de El Maset. Asimismo, se sustituyen los 85 metros del falso túnel del punto kilométrico 161,650 por un desmonte, acortando así el túnel anterior en 45 metros, por no estar prevista ninguna actuación de planeamiento en dicha zona ni impedir la ampliación del centro penitenciario. La solución D mejorada supone un sobre coste de 319 millones de pesetas respecto a la solución D y tiene un coste ambiental análogo a ésta, al tener el mismo trazado en planta y pequeñas variaciones en alzado.

Informe de las Consejerías de Justicia y de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Catalunya (27 de noviembre de 2000) en el que muestran su conformidad con la solución D mejorada.

Informe del Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires (15 de diciembre de 2000) en el que manifiesta su disconformidad con la solución D mejorada e indica la no justificación de la misma en la documentación remitida. El informe incluye un anexo II en el que se dice que el trazado en planta ahora presentado es análogo al presentado en su día por el Ayuntamiento, pero no así en alzado. El trazado del Ministerio de Fomento discurre más elevado, con lo que el número de zonas soterradas para no hipotecar el crecimiento industrial del municipio disminuye.

Iniciación de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación del Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires (12 de julio de 2001) para incluir la reserva ferroviaria del tren de alta velocidad, coincidente con la solución D mejorada, y la ampliación del centro penitenciario de Can Brians.

Descripción de la solución D mejorada

La solución D mejorada se inicia en el punto kilométrico 157,971. Atraviesa tres arroyos afluentes del Anoaia salvados por viaductos de 200, 300 y 180 metros respectivamente, discurrendo entre ellos con desmontes y rellenos de dimensiones moderadas. Tras superar el torrente de Sant Joan mediante el último viaducto citado, el trazado discurre con un prolongado desmonte entre los puntos kilométricos 160,100 y 160,950 que en varios puntos alcanza notables dimensiones. A continuación salva el torrente de Can Bargalló con un viaducto de 195 metros y discurre en falso túnel y túnel de 232 y 173 metros respectivamente, salvando los terrenos de la ampliación del polígono industrial de Anoaia. Entre los puntos kilométricos 161,580 y 162,100 discurre de nuevo en desmonte al borde de los terrenos en los que está previsto ampliar el centro penitenciario. A continuación atraviesa, mediante un túnel de 745 metros, los terrenos destinados a ampliar el Plan Parcial Industrial El Maset y continúa en desmonte hasta el punto kilométrico 163,500 donde se inicia un nuevo túnel de 300 metros ya contemplado en la solución B del estudio informativo. La solución D mejorada adopta el trazado de la citada solución B a partir del punto kilométrico 163,130 de ésta (coincidente con el punto kilométrico 163,122 de la D mejorada).

MINISTERIO DE ECONOMÍA

3355

RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2002, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se certifica un colector solar plano, marca «Solahart», modelo L, fabricado por «Solahart Industries Pty. Ltd.».

Recibida en la Dirección General de Política Energética y Minas la solicitud presentada por «Saclima, Sociedad Limitada», con domicilio social en polígono industrial «Es Mollons», calle Torners, 21, Alaquàs (Valencia), para la certificación de un colector solar plano, fabricado por «Solahart Industries Pty. Ltd.», en su instalación ubicada en Perth (Australia);

Resultando que por el interesado se ha presentado la documentación exigida por la legislación vigente que afecta al producto cuya certificación se solicita, y que el laboratorio «Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial», mediante dictamen técnico con clave CA/RPT/4451/02/INTA/01, y la entidad colaboradora «Asistencia Técnica Industrial S.A.E.» (ATISAE), por certificado de clave IA93/1322V-3979/93/1, han hecho constar respectivamente que el tipo o modelo presentado cumple todas las especificaciones actualmente establecidas por Orden de 28 de julio de 1980, sobre exigencias técnicas de los paneles solares,

Esta Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la referida disposición, ha resuelto certificar el citado producto, con la contraseña de certificación NPS-0302, y con fecha de caducidad el día 28 de enero