

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10093 *Resolución de 1 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Línea Barcelona-Portbou. Tramo Vallbona-Montcada i Reixac, Barcelona.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, esta Dirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*

El proyecto es una modificación del trazado de la línea Barcelona-Portbou respecto del contenido en el estudio informativo aprobado de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo Martorell-Barcelona. Segmento Castellbisbal-Nudo de la Trinidad», en dos zonas puntuales: la zona de Vallbona y el cruce con la autopista C-33. Por Resolución de 31 de mayo de 2000 («BOE» de 26 de agosto de 2000) se formuló declaración de impacto ambiental sobre el citado estudio informativo.

Durante la redacción del proyecto de construcción del tramo nudo de la Trinidad-Montcada i Reixac de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa se detectó que el soterramiento de la línea de ancho convencional Barcelona-Portbou, que estaba previsto en el estudio informativo y debía desarrollarse dentro del citado proyecto de alta velocidad, presentaba interferencias importantes con el viaducto existente que permite el cruce bajo la autopista C-33. Ello ha motivado la necesidad de proponer un ajuste de trazado que contemplase el soterramiento de la línea de ancho convencional bajo el cauce del río Ripoll y el cruce de la autopista C-33 en una zona próxima al viaducto pero no bajo éste. Además, en la zona de Vallbona también se ha hecho evidente la conveniencia de realizar una modificación de trazado de las vías de ancho convencional para utilizar el mismo corredor de la LAV y permitir los nuevos terrenos generados para su aprovechamiento urbanístico. Por otra parte, una condición de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo al que se ha hecho referencia relativa a la línea de alta velocidad, lleva a prolongar también la zona que discurre en túnel en el municipio de Montcada i Reixac, frente al barrio de Can Sant Joan.

Por tanto, el proyecto consiste en una modificación del trazado de la línea Barcelona-Portbou entre el nudo de la Trinidad y el cruce bajo la autopista C-33 después de cruzar el río Ripoll, con relación a la del estudio informativo al que se ha hecho referencia. Las modificaciones en este tramo de unos 5.200 m son las siguientes:

En la zona de Vallbona, tras pasar bajo la pérgola existente en el Nudo de la Trinidad, el trazado se aproxima al de la línea de alta velocidad para discurrir en paralelo y junto a ella por la parte más alejada del cauce del río Besós. Esta variación incluiría los primeros 700 m del tramo y un desplazamiento máximo en planta de unos 50 m.

Soterramiento en el barrio de Can Sant Joan: En el estudio informativo el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo Martorell-Barcelona. Segmento Castellbisbal-Nudo de la Trinidad comenzaba en el barrio de Can Sant Joan, en la zona urbana de Montcada i Reixac (p.k. 1+980 aproximadamente). Por una condición de la DIA del estudio informativo, la línea de alta velocidad discurrirá soterrada en toda la zona urbana. En el proyecto modificado, se propone soterrar también la línea Barcelona-Portbou, que ahora discurriría soterrada desde el p.k. 0+825 (antes comenzaba en el p.k. 1+980). Es decir, se prolonga el túnel en más de 1.100 m, de los cuales los primeros 375 m se excavarían a cielo abierto y los 780 m restantes con tuneladora, que continuaría en sentido sur hasta el puente de La Mina, desde donde seguiría excavado a cielo abierto. En planta el trazado discurriría al principio en paralelo al de la línea de alta velocidad y próximo a ella, para irse superponiendo progresivamente sobre ésta, lo que se produce entre el puente de La Mina (p.k. 2+300) y pasado el cruce del río Ripoll (p.k. 4+100).

Cruce del río Ripoll: en el estudio informativo el cruce se realizaba, soterrado, junto al puente actual de hierro (en superficie, sobre el río). La modificación consiste en realizar el cruce bajo el río, coincidiendo en planta con el cruce de la línea de alta velocidad, éste más profundo realizado con tuneladora y el de la línea Barcelona-Portbou más somero, en túnel excavado a cielo abierto. El trazado se desplaza en planta del orden de 40 m aguas abajo en el cruce del río Ripoll. Una vez cruzado éste, la línea pasaría bajo el terraplén de la autopista C-33 mientras que en el estudio informativo anterior pasaba bajo las pilas del viaducto existente sobre el ferrocarril actual.

El proyecto se localiza en los términos municipales de Barcelona y Montcada i Reixac, en la provincia de Barcelona.

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

2. Tramitación y consultas.

La Dirección General de Ferrocarriles remitió el documento ambiental para adoptar una decisión sobre el sometimiento a evaluación de impacto ambiental el 29 de abril de 2008. Tras las observaciones realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, remitió un nuevo documento corregido, el 31 de octubre de 2008.

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

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	
Dirección General De Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	-
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	-
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Medios de Comunicación. Generalidad de Cataluña.	-
Dirección General de Urbanismo. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.	-
Dirección General de Carreteras. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña.	-
Diputación Provincial de Barcelona.....	-
Subdelegación del Gobierno en Barcelona.....	-

Organismos consultados	Respuestas
Ayuntamiento de Barcelona.	-
Ayuntamiento de Montcada i Reixac (Barcelona).	X
Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA). (Barcelona).	-
WWF/ADENA (Madrid).	-
SEO (Madrid).	-
Ecologistas en Acción de Cataluña (Barcelona).	-

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

Dirección General De Políticas Ambientales y Sostenibilidad. Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalidad de Cataluña indica que el proyecto ya se trató en el estudio informativo línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo Martorell-Barcelona. Segmento Castellbisbal-Nudo de la Trinidad y se encuentra incluido en la declaración de impacto ambiental del mismo. Describe las ventajas que implica la modificación de trazado propuesta. Concluye que, sin perjuicio de lo que pueda establecer la Agencia Catalana del Agua, la modificación del proyecto no supone efectos significativos sobre el medio ambiente.

Ayuntamiento de Montcada i Reixac tras una serie de consideraciones sobre aspectos ambientales del proyecto llega a una serie de conclusiones, entre las cuales están: no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental; restringir de octubre a enero, máximo a febrero, la duración de las obras sobre el río Ripoll; evitar zonas de estancamiento de aguas; regular los niveles sonoros en la fase de obras y de explotación; garantizar la reposición y en su caso la mejora de las estructuras hidráulicas; adoptar estrictamente las medidas establecidas en el Plan de Protección para la mejora de la calidad del aire del Decreto 152/2007 de la Generalitat de Cataluña.

Agencia Catalana del Agua tras realizar diversas consideraciones sobre la hidrología subterránea y superficial, las conclusiones, en síntesis, son las siguientes:

Considera necesario someter el proyecto a evaluación ambiental por la afección al acuífero deltaico del río Besós, al río Ripoll y al lecho del río Ripoll.

Será necesario completar la documentación en relación con los siguientes aspectos:

Cota de penetración de las pantallas y otros aspectos constructivos.

El estudio hidrogeológico ha de ser coherente con el realizado para la línea de alta velocidad, una vez actualizado.

Se deberá realizar un inventario de posibles zonas de residuos industriales que puedan ser afectados por las obras.

Estudios analíticos que permitan definir con más exactitud los impactos derivados del efecto barrera, del efecto de drenaje permanente, de los derivados de los agotamientos, de los efectos sobre captaciones y fuentes, y sobre la calidad de las aguas.

Descripción de las medidas correctoras para paliar estos impactos.

Ensayos para actualizar los parámetros hidrológicos e hidroquímicos.

Calculo de los valores estimativos de la erosión en el cauce del río Ripoll en caso de avenida. Planificación y descripción de una red de control para la fase de construcción.

Por último describe una serie de medidas a adoptar durante las obras para que la afección sobre el medio hídrico sea la mínima posible.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió, con fecha 28 de abril de 2009, un escrito a la Dirección General de Ferrocarriles, organismo promotor del proyecto, en el que se solicitaba de esa Dirección General que se pronunciase sobre si está dispuesta a llevar a cabo los análisis y estudios detallados en el informe de la Agencia Catalana del Agua, antes de la aprobación del proyecto de construcción, del cual formarían parte.

El objeto de la solicitud, que se considera necesaria para no someter el proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación ambiental, es el de evitar la duplicación de procesos de evaluación ya realizados (con el coste y el tiempo que representa) y al mismo tiempo

tener en cuenta todas las garantías ambientales -que se traducen en unas condiciones más exigentes que las de la anterior evaluación ambiental que concluyó con la DIA del año 2000.

La Dirección General de Ferrocarriles, en escrito de 19 de mayo de 2009, se compromete a incluir en el proyecto de construcción todas las prescripciones y recomendaciones de la Agencia Catalana del Agua.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto. Hay que volver a indicar que se trata de una modificación del trazado de la línea convencional en una longitud de unos 5.200 m, de forma que se adapta al trazado de la línea de alta velocidad, en construcción en estos momentos. El desplazamiento máximo en planta en relación con el trazado del estudio informativo es de unos 40-50 m., discurriendo en paralelo y junto a la LAV, o sobre la misma. En el procedimiento constructivo, al ser mayor la longitud que discurrirá en túnel y, más en concreto, la que se realiza con tuneladora, permitirá, además de otras ventajas, aprovechar y optimizar la maquinaria y métodos constructivos que se están utilizando en la línea de alta velocidad.

Ubicación del proyecto. El proyecto se sitúa en los municipios de Barcelona y Montcada i Reixac. Discurre por una zona antropizada y urbanizada, en especial en Montcada (núcleo urbano y barrio de Can Sant Joan), con presencia de numerosas infraestructuras: autopista, ferrocarril, centro de tratamiento de basuras, etc. Discurre en paralelo al río Besós -junto a él en la primera parte del trazado- y junto a la línea de alta velocidad Barcelona-frontera francesa, en construcción en estos momentos. Cruza bajo un torrente y el río Ripoll.

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

Del estudio ambiental remitido por el promotor y de las respuestas a las consultas efectuadas con dicho estudio se deduce que el proyecto modificado es más favorable desde el punto de vista ambiental que el primigenio.

Las principales ventajas ambientales del proyecto modificado son, en síntesis, las siguientes:

Se libera la superficie que quedaría encerrada entre las dos líneas ferroviarias, la convencional y la de alta velocidad, en la zona de Vallbona.

En la zona anterior se evitaría la afección al Edificio Central Besós de AGBAR, edificio de carácter industrial, emblemático en el barrio.

Mejora el planeamiento urbanístico al quedar un único corredor ferroviario.

Se libera suelo en superficie en Montcada i Reixac, con mejora de la calidad de vida de los vecinos, pues el actual pasillo ferroviario discurriría soterrado en toda la zona urbana consolidada.

Mejoraría el nivel de ruido.

Disminuiría mucho el efecto barrera para vehículos y peatones.

Disminuiría el riesgo de accidentes para vehículos y peatones en especial en los pasos a nivel.

Mejoraría el efecto paisajístico debido a la intrusión visual.

Mejora de los parámetros de trazado, ventaja esta de carácter funcional.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se cumplirán las prescripciones que sean de aplicación de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo Lleida-Barcelona. Subtramo Martorell-

Barcelona. Segmento Castellbisbal-Nudo de la Trinidad, formulada por Resolución de 31 de mayo de 2000 («BOE» de 26 de agosto de 2000) y se tendrá en cuenta el contenido de los informes emitidos por las administraciones en respuesta a las consultas realizadas. En concreto, la Dirección General de Ferrocarriles se ha comprometido, como ya se ha indicado, a incluir todas las prescripciones y recomendaciones del de la Agencia Catalana del Agua en el proyecto de construcción.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 1 de junio de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

Línea Barcelona - Portbou. Tramo: Vallbona - Montcada i Reixac Plano de situación

