

3. Servidor de comunicaciones: Está formado por dos matrices de conmutación que ejecutan un sistema operativo windows NT Server con drivers para las tarjetas de línea y de comunicación.

Para situaciones de emergencia funcionará el servicio a través de PABX con sus extensiones analógicas en la matriz principal.

4. Operación: Se configurará con 10 puestos de operación; un puesto de supervisión y ocho puestos de ofimática.

5. Sistemas auxiliares:

a) Subsistema de grabación continua: Sistema wordnet.

b) Subsistema de respuesta y aviso vocal automático: Compuesto por un equipo manager Vox 2.000 con capacidad de atender 16 conversaciones simultáneas.

c) Sistema de alimentación ininterrumpida (SAI): Se ponen 2 SAIs.

d) Sistema autónomo de generación de corriente eléctrica: Grupo electrotérmico de arranque automático de 11 KVAs de potencia en servicio de emergencia por fallo de red, según ISO 8528-I.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

18282 *RESOLUCIÓN de 19 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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: Lleida-Martorell».*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental, de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la antigua Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario remitió, con fecha 1 de febrero de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Lleida-Martorell», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto. Dicha Memoria-resumen contemplaba tres corredores. El corredor 1 discurre inicialmente paralelo al ferrocarril actual, separándose de él al rodear la ciudad de Lleida por el sur, acercándose de nuevo a la altura de Puigvert, para discurrir al sur de Juneda y Borjas Blancas y seguir desde L'Espuga del Francolí por el corredor de la autopista A-2 hasta La Bisbal del Penedès, continuando al oeste de Vilafranca y discurriendo sensiblemente paralelo al río Anoia, al oeste del mismo, hasta Martorell. El corredor 2 discurre algo más al sur de la ciudad de Lleida que el corredor 1, pasando al sur de Albarratech y coincidiendo con éste en Puigvert para luego alejarse de él hacia el sur, hasta Vimodí. En L'Espuga de Francolí cruza la autopista A-2 y sigue la carretera N-240, atravesando el macizo del Priorato y avanzando en dirección sur por el valle del Francolí, gira hacia el este y se une al corredor 1 al sur de Vilarrodona, pasa al sur de Vilafranca y se une a éste en San Sadurní d'Anoia. Por último, el corredor 3 coincide con el corredor 2 hasta el desfiladero de La Riba, sigue en dirección sur hasta Perafort, donde gira hacia el este y sigue el corredor de la autopista A-7 hasta unirse con el corredor 2 al norte de Arboç.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de octubre de 1994 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

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

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió el subtramo Lleida-Martorell del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el día 24 de marzo de 1998, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona» de 14 de marzo de 1998, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Lleida» de 14 de marzo de 1998 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona» de 20 de marzo de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto ambiental se acompaña como anexo III. En él figuran también algunas alegaciones y documentación recibida con posterioridad al periodo de información pública.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 31 de julio de 1998 la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, para que se formule declaración de impacto ambiental del tramo Lleida —puntos kilométricos 147,775 (a la altura de San Salvador, antes de llegar a Martorell)

En las conclusiones del informe sobre las alegaciones de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes se expone la última solución propuesta por el promotor. Esta solución se configura con la solución propuesta en la fase III del estudio informativo hasta el punto kilométrico 147,775, salvo en la zona de Vilafranca del Penedès en la que se adopta la solución 1, con un ajuste de radio a la altura de El Rourell para alejarse lo más posible del cementerio y la Ermita del Roser (término municipal de Vilallonga del Camp) y utilizando las variantes de Els Monjos (análoga a la solución 1 con cruce del ferrocarril actual en paso inferior antes de llegar a La Rápita), de El Vendrell Norte Modificada (análoga a la variante de El Vendrell, con un desplazamiento en planta de unos 100-150 metros hacia el sur y atravesando la autopista A-7 en paso inferior) y de Sant Sadurní modificada (análoga a la solución 1 con un pequeño desplazamiento hacia el sur en la zona de Can Bas y Can Batista y hacia el norte en la zona de Can Bargalló). Los planos de estas variantes figuran en el apéndice número 1 del informe de las alegaciones, de diciembre de 1998, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Posteriormente, con fecha 13 de enero de 1999, esa Secretaría de Estado remitió un informe complementario en el que se recogen algunas alegaciones recibidas fuera de plazo.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Lleida-Barcelona. Subtramo: Lleida-Martorell».

Declaración de impacto ambiental

Dado que el estudio de impacto ambiental no analiza la problemática ambiental del acceso este ferroviario a Lleida, ni de las infraestructuras necesarias para suministrar electricidad a la línea de ferrocarril, como son las cinco subestaciones eléctricas previstas en el tramo y sus correspondientes líneas eléctricas para unir éstas con las líneas de alta tensión existentes en la zona, dichas actuaciones no son objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

Del análisis de la documentación remitida por el promotor, complementada con la visita a la zona, no se han detectado diferencias sustanciales desde el punto de vista del impacto ambiental entre las variantes de Perafort 2 y el tramo correspondiente de la variante del Francolí, pudiéndose únicamente apreciar un impacto ambiental ligeramente menor de esta última respecto a la primera. Esta ventaja se encuentra muy condicionada a los ajustes de trazado que se realicen en ambas, de acuerdo con los objetivos expresados en la condición 1. Tampoco se han detectado diferencias sustanciales entre la variante de El Vendrell norte modificada y el tramo correspondiente de la solución 1.

Examinada la documentación contenida en el expediente de evaluación de impacto ambiental, se considera que, entre las soluciones contempladas en la fase III del estudio informativo, tanto la solución 1, finalizando en el punto kilométrico 147 (sin llegar a cruzar la riera de Rierussa), sustituida en las partes correspondientes por las variantes del Francolí y de El Vendrell, como dicha solución 1 con las variantes de Francolí y de Perafort 2 (en el último tramo de la del Francolí), pueden ser ambientalmente viables, si en el Proyecto de Trazado y Construcción que desarrolle las soluciones expuestas y en su ejecución y explotación se observan las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplen las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—El trazado de las dos soluciones anteriormente indicadas, obtenidas por integración de las variantes contempladas en la fase III del estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

En la zona de Rufeá, con objeto de minimizar la afección a los suelos de elevada calidad agrológica, así como reducir el efecto barrera y el impacto paisajístico, se prolongará el viaducto previsto para cruzar el Segre hasta alcanzar las carreteras nacionales N-II y N-230 (puntos kilométricos 5,300 a 7,950).

En el cruce sobre el canal d'Urgell, con objeto de afectar lo menos posible al canal, a los árboles de sus orillas y a su camino de servicio, se sustituirán los marcos previstos por un viaducto y se separará la traza del canal la distancia necesaria en el tramo que discurre paralela a éste (puntos kilométricos 24,300 al 24,700).

En el recorrido de la traza por el barranco de Andoma y sus vaguadas tributarias, con objeto de minimizar la afección a la geomorfología y al paisaje, el trazado (especialmente el alzado) se proyectará de forma que se minimicen las dimensiones de los desmontes y terraplenes. Por lo que se refiere a estos últimos, en el cruce de dichas vaguadas (puntos kilométricos 35,000, 35,350, 35,600, 35,900 al 36,500, 38,550 y 38,700 al 39,100), especialmente en los cruces del barranco de Pallaresos y del propio Andoma, con objeto de minimizar la afección a la hidrología, a la vegetación, a la fauna, al paisaje y al yacimiento arqueológico de La Comallerada del Català, se diseñarán estructuras con la luz necesaria para salvar toda la vaguada.

En el cruce de la traza sobre la autopista A-2 y el ferrocarril actual (puntos kilométricos 43,000 al 44,000), el diseño de la estructura necesaria para salvarlos será tal que minimice la afección paisajística, prolongándose lo necesario para reducir las dimensiones de los terraplenes de los últimos 400 metros.

En el entorno de los puntos kilométricos 51,500 al 52,700, con objeto de minimizar el impacto sobre la geomorfología y el paisaje se desplazará la traza hacia el sur la distancia necesaria para reducir los desmontes previstos o se recurrirá a una estructura de túnel o falso túnel, reubicando el PAET de L'Espuga.

Variante del Francolí.—En el entorno del punto kilométrico 6,000, caso de realizarse un ajuste de trazado para alejarse lo más posible de la industria ubicada en el enlace de la autopista A-2, éste deberá ser tal que no conlleve una mayor afección al río Anguera (puntos kilométricos 6,700 al 7,150), discurren durante el trayecto más corto posible en paralelo con el río. Asimismo, con objeto de minimizar la afección a la vegetación, la hidrología y el paisaje, reduciendo también el efecto barrera, se prolongará el viaducto del río Anguera hasta superar el cruce sobre la Rasa de Pignatell.

Entre los puntos kilométricos 8,500 al 9,100, con objeto de evitar la afección a los meandros del río Anguera, consiguiendo también una reducción del impacto acústico y de la intrusión visual en el área del complejo arqueológico del Molins de la Vila, se desplazará la traza hacia el nordeste la longitud necesaria para no afectar al cauce y a la vegetación de ribera, manteniéndose el viaducto proyectado en todo el tramo que atraviese la llanura de inundación y situando el estribo sur una vez superada la Rasa de Hortensies.

El terraplén y el muro proyectados entre los puntos kilométricos 14,400 al 14,600, con objeto de minimizar la afección a la geomorfología, el paisaje y la vegetación, se sustituirá por un viaducto.

En relación con el túnel número 4, que salva el desfiladero de Pica-moixons, se realizará un ajuste en planta y alzado con el objeto de reducir la afección que actualmente produce el trazado al suelo no urbanizable de interés ecológico ambiental, así como el impacto a la geomorfología y el paisaje en ambas bocas y a la vegetación en el entorno de la boca sur. Con objeto de minimizar el efecto barrera para la fauna, así como la afección a la vegetación y al paisaje, si tras el ajuste indicado ante-

riormente persistieran los terraplenes de las vaguadas situadas entre los puntos kilométricos 17,600 y 18,000, éstos se sustituirán por viaductos o estructuras con la luz necesaria para salvar toda la vaguada.

Entre los puntos kilométricos 24,900 al 27,100, especialmente en los 1.100 metros primeros, con objeto de minimizar la afección al río Glorieta y a su vegetación de ribera, se realizará un ligero desplazamiento de la traza hacia el nordeste. Este desplazamiento deberá compatibilizarse con un desplazamiento hacia el sudeste en el entorno de la granja de Santes Creus o Granja dels Frares (punto kilométrico 28,000).

Entre los puntos kilométricos 30,600 y 33,000, con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación y el paisaje, el trazado discurrirá, tanto en planta como en alzado, lo más próximo posible al ferrocarril existente, utilizando lo más posible su plataforma, dado que éste se encuentra fuera de servicio. Se evitará la afección directa o indirecta a la masa boscosa del Bosc del Ferrer Ric, tanto por la línea ferroviaria como por las instalaciones auxiliares o complementarias de ésta, incluida la posible estación y sus accesos.

Variante de Perafort 2: El ajuste de trazado a realizar para evitar la afección a la ermita de El Roser (punto kilométrico 3,600, término municipal de Vilallonga del Camp) y al ajardinamiento adjunto, se realizará de forma que se conjugue con la minimización del impacto sobre el río Glorieta y su vegetación de ribera, especialmente en el entorno de los puntos kilométricos actuales 1,900 al 2,400. En caso de resultar necesario el paso por la llanura de inundación del río Glorieta, para lograr la no afección a la ermita y al área aledaña, éste se efectuará en viaducto desde los puntos kilométricos 1,900 al 2,700, evitando la afección al meandro sito en el punto kilométrico 2,000 y a su vegetación de ribera. Asimismo, con objeto de minimizar la afección al cauce del barranco de Les Bruxes, se buscará un desplazamiento de la traza que evite que ésta discurra en terraplén sobre el mismo a lo largo de los puntos kilométricos 3,000 al 3,200 o se recurrirá a una estructura en viaducto.

Entre los puntos kilométricos 8,000 y 10,600, con objeto de disminuir la afección sobre la vegetación y el paisaje, el trazado discurrirá, tanto en planta como en alzado, lo más próximo posible al ferrocarril existente, utilizando lo más posible su plataforma, dado que se encuentra fuera de servicio. Se evitará la afección directa o indirecta a la masa boscosa del Bosc del Ferrer Ric, tanto por la línea ferroviaria como por las instalaciones auxiliares o complementarias de ésta, incluida la posible estación y sus accesos. Deberá estudiarse, tanto en el caso de la variante del Francolí como en el presente caso, la posibilidad de ubicar la estación del área de Tarragona o el PAET al sur del trazado, eligiendo la alternativa de menor impacto ambiental.

Solución 1. Aproximadamente entre los puntos kilométricos 89,000 y 92,000 se realizará un ajuste del trazado en alzado de forma que se evite el gran desmonte existente entre los puntos kilométricos 90,500 al 91,600, sustituyéndolo por un túnel y minimizando el terraplén anterior al cruce del río Gaià. Caso de no ser posible este descenso de la rasante, se elevará ésta para reducir el desmonte y, dependiendo de la altura del mencionado terraplén, se sustituirá éste por un viaducto.

Entre los puntos kilométricos 93,000 y 95,000, con objeto de minimizar el impacto a la geomorfología y el paisaje, debido a los terraplenes sobre los torrentes y a los grandes desmontes de acceso al túnel número 10, se realizará un ajuste de la traza en alzado análogo al indicado en el párrafo anterior. En cualquier caso el terraplén previsto sobre los torrentes de Mas d'En Planes y de La Nou Gaià deberá sustituirse por un viaducto, con objeto de minimizar la afección a los mismos y a su vegetación de ribera.

Variante de El Vendrell: Con objeto de minimizar la afección a los barrios situados Nou Vendrell, Sant Jordi y Camí dels Molins al norte de El Vendrell, así como a los polígonos industriales afectados, se modificará el trazado de la variante de El Vendrell para cruzar la autopista A-7 en paso inferior (punto kilométrico 8,900), lo que permite pasar en desmonte frente al Nou Vendrell, desplazando ligeramente la planta hacia el sur. El trazado a proyectar deberá intentar minimizar los terraplenes que se generan a partir del cruce sobre la riera de Tarraga (punto kilométrico 10,000) como consecuencia del desplazamiento hacia el sur.

Tomando como referencia el trazado denominado variante de El Vendrell norte modificada, incluido en el informe del promotor relativo a la información pública, cabe indicar la necesidad de un ajuste de trazado siguiendo los criterios que a continuación se exponen:

Dado que en la documentación indicada no figuran los túneles, es preciso indicar la necesidad de mantener los túneles que figuran en el estudio informativo en torno a los puntos kilométricos 1,000, 3,000, 5,000 y 6,000. Asimismo, con objeto de reducir la afección a la vegetación, la geomor-

fología y el paisaje, el elevado desmonte del punto kilométrico 1,800, en el Pujol de la Morella, se sustituirá por un túnel.

En el cruce sobre el Fondo de la Martorella y su afluente (punto kilométrico 2,000), para no incrementar la afección a la vegetación y al paisaje, se mantendrá el viaducto proyectado en el estudio informativo. Asimismo, para minimizar la afección al paisaje, se mantendrá el viaducto previsto en el estudio informativo en la vaguada que cruza la traza a la altura del punto kilométrico 5,800.

Entre los puntos kilométricos 5,000 al 9,000 se realizará un ajuste de la traza de forma que se minimicen los elevados desmontes entre los puntos kilométricos 6,300 al 6,600, 7,000 al 7,500 y 7,700 al 8,300, ya sea por su reducción o por un descenso en la rasante que permita la utilización de túneles. Este ajuste de la traza deberá tener en cuenta los resultados del estudio sobre las rapaces del macizo de Bonastre requerido en la condición 4 y la presencia de las urbanizaciones situadas en torno a los puntos kilométricos 2,000 y 5,700. No obstante, en relación con el entorno del último punto kilométrico citado, en ningún caso se realizará un desplazamiento de la traza hacia el norte superior al previsto en los planos de la variante de El Vendrell norte modificada.

Solución 1. Con objeto de minimizar la afección a las urbanizaciones situadas entre los puntos kilométricos 100,500 y 102,000, se estudiará la posibilidad de descender algo la rasante, para tener más cota a la altura del punto kilométrico 101,800 y, por tanto, poder prolongar los túneles previstos y discurrir en túnel a la altura del punto kilométrico 101,800. Caso de no alcanzarse la cota necesaria, se realizará un falso túnel en esta última zona. En cualquier caso se sustituirá el terraplén previsto para cruzar el Fondo de la Martorella por una estructura con la suficiente luz para salvar toda la vaguada.

Con objeto de reducir lo más posible la intrusión visual y el impacto acústico, en el entorno del núcleo urbano de San Vicente de Calders (punto kilométrico 106,200), se desplazará la traza hacia el sur la mayor distancia posible y se estudiará la posibilidad de cruzar la autopista en paso inferior. Caso de no ser posible esto último se descenderá la rasante todo lo que permita el gálibo de la autopista para minimizar los terraplenes previstos.

Entre los puntos kilométricos 114,000 y 126,000, con objeto de minimizar la afección al núcleo urbano de La Rápita y a las instalaciones industriales situadas junto al río Foix, se cruzará por debajo de la línea férrea actual, situándose al sur de ésta antes de llegar a La Rápita, aproximadamente sobre el punto kilométrico 119,800, y se realizará un ripado de la vía actual cuidando minimizar la afección a las viviendas de Cal Claramunt. Para dicha modificación se tomará como referencia la propuesta de trazado del promotor denominada variante de Els Monjos, discurriendo lo más próximo posible al ferrocarril actual, manteniendo el viaducto conjunto sobre el río Foix y la riera de Eritra, propuesto en el estudio informativo, y sustituyendo el marco previsto para salvar el torrente de Mata-Rectors (punto kilométrico 125,000) por una estructura que cruce sobre éste y el camino adjunto, minimizando la afección a su vegetación.

Entre el punto kilométrico 133,200 y el final de trazado objeto de la presente declaración, para evitar, fundamentalmente, la afección al polígono industrial de Can Bas y a los núcleos urbanos de Can Batista y San Salvador, se realizará un ajuste de trazado que consistirá básicamente en un ligero desplazamiento en planta hacia el sur en las zonas cercanas a Can Bas y Can Batista y hacia el norte en la zona final cercana a San Salvador. Para dicha modificación se tomará como referencia el trazado propuesto por el promotor denominado variante de San Sadurní modificada, realizándose además las siguientes modificaciones:

En el 135,450, con objeto de minimizar la afección al arroyo de Romaní y su vegetación de ribera, se sustituirá el marco previsto por un viaducto; análogamente, se proyectará otro sobre el arroyo afluente del río Averno que se cruza a la altura del punto kilométrico 137,300. Con el mismo objetivo de reducir el impacto sobre la vegetación de ribera, se prolongará el viaducto previsto para cruzar el río Averno a la altura del punto kilométrico 138,000, situando el estribo oeste antes del cruce de la vaguada transversal tributaria de dicho río (punto kilométrico 137,900).

El trazado que se proyecte para resolver el cruce de la traza sobre el río Averno, el ferrocarril actual y la intersección con la autopista A-7, en el entorno de los puntos kilométricos 140,000-141,000, deberá tener como objetivo prioritario la minimización de la afección al río y a su vegetación de ribera, teniéndose esto especialmente presente a la hora de diseñar el viaducto y durante la ejecución del proyecto. Dicho trazado deberá mantener una minimización de los desmontes previstos tras el cruce del río Noia análoga a la prevista en la propuesta del promotor denominada variante de San Sadurní modificada, incluida en el informe relativo a la información pública.

Con objeto de reducir la afección a la vegetación y el paisaje, las obras de drenaje y terraplenes previstos para el cruce de las vaguadas situadas en torno a los puntos kilométricos 145,350 y 146,450 serán sustituidos por sendos viaductos.

2. Localización de canteras, zonas de préstamo, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.—Dado que en el estudio de impacto ambiental no figura ningún análisis ambiental de los vertederos y teniendo en cuenta el elevado volumen de tierras sobrantes que parece conllevar la ejecución del proyecto, con objeto de minimizar la superficie de afección, deberán concretarse muy precisamente los movimientos de tierra necesarios y las posibilidades de reutilización de los materiales extraídos a lo largo del trazado. Por ello, con anterioridad a la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción, se realizará un estudio y análisis ambiental de los vertederos, planteando una zonificación (escala mínima 1:5.000) del territorio potencialmente receptor de los sobrantes de la capacidad de cada zona, eligiendo para la acogida de éstos las zonas de mínima afección agrológica, hidrológica, ecológica y paisajística. Se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos. La ubicación precisa de los vertederos permanentes de más de 50.000 metros cúbicos vendrá definida en el Proyecto de Construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración y su presupuesto, y teniendo carácter contractual.

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

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

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

3. Protección de suelos y de cultivos. Conservación de suelos.—Con objeto de minimizar la afección al suelo de elevada calidad agraria y a los cultivos, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, limitándose ésta, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía, e incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. La circulación de personal y maquinaria se restringirá a la zona acotada. Estas restricciones serán de especial aplicación en las áreas de elevado interés agrario, hidrológico, ecológico y paisajístico que se definen en la presente condición y en las condiciones 4, 5 y 9. Se prestará especial atención a las áreas donde, de acuerdo con el estudio, la traza intercepta suelos de elevada calidad agraria, destacando el área de Rufeá (puntos kilométricos 5,400 y 7,900, solución 1), el área de Femosa en Artesa de Lleida (puntos kilométricos 12,700 al 16,200, solución 1) y Puigvert de Lleida (puntos kilométricos 18,900 a 20,100, solución 1), la vega del Anguera (puntos kilométricos 6,600 al 9,200, variante del Francolí), en el valle del Francolí a la altura de Alcover (puntos kilométricos 18,500, variante del Francolí), a todo lo largo de la variante de Perafort 2 hasta el entorno de Puigdelfí, y en la vega del río Anoia en la confluencia con el río Averno (puntos kilométricos 141,200-142,200, solución 1). Asimismo se prestará especial atención a las áreas de viñedo atravesadas por la traza (principalmente del punto kilométrico 133 de la solución 1 en adelante), con objeto de minimizar la afección a dicho cultivo.

Siguiendo las indicaciones del Director ambiental de obra, 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. Por lo que se refiere a las condiciones de acopio, mantenimiento y reutilización de dichos suelos se atenderá a lo establecido en la condición 9.

4. Protección de la vegetación y de la fauna.—Con objeto de garantizar la no afectación a la vegetación, además de los cambios de trazado exigidos en la condición 1, se señalarán las formaciones vegetales de singular valor que se encuentren próximas a la traza y se prohibirá todo tránsito por las mismas, en especial en las formaciones de pino carrasco (bosques-isla) situadas entre los puntos kilométricos 35,000 y 37,000, formaciones de bosque y matorral en las Muntanyes de Prades, en el entorno de Picamoixons-Alcover, especialmente a la entrada y salida del túnel número 4 de la variante del Francolí, en la mancha arbórea próxima al río Francolí en el punto kilométrico 18,500 de la variante del Francolí, entre los puntos kilométricos 22,000 y 23,000 de dicha variante, en la masa boscosa del Bosc del Ric (punto kilométrico 85,000 de la solución 1), así como en las formaciones de matorral y arbolado en el área del macizo del Bonastre entre los puntos kilométricos 0,000 al 4,000 de la variante de El Vendrell.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden fuera de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afectación a ésta incluso durante la ejecución de la obra. Esto se aplicará especialmente a la disposición y altura de las pilas del viaducto, a la altura de la rasante y al sistema de ejecución del tablero y las pilas. En los cauces que no sean de grandes dimensiones se evitará la colocación de pilas en el cauce. En ningún caso la afectación a la vegetación de ribera superará el ancho de la plataforma de la vía.

Se prestará especial atención a la preservación de la vegetación en los cruces del río Segre (punto kilométrico 7,000, solución 1), río Anguera (diversos puntos entre los puntos kilométricos 7,000 y 9,200, variante del Francolí), río Francolí (punto kilométrico 28,300, variante del Francolí, o punto kilométrico 7,200, variante de Perafort 2), río Gaià (punto kilométrico 90,350, solución 1), río Averno (puntos kilométricos 138,000 y 141,000, solución 1) y río Anoia (punto kilométrico 142,200, solución 1); además de los correspondientes a Sèquia de la Femosa (puntos kilométricos 15,350 y 19,200, solución 1), canal d'Urgel (punto kilométrico 25,000), barranco del Torrent (punto kilométrico 9,650, variante del Francolí), barranco de la Font Major y afluente (punto kilométrico 20,500, variante del Francolí), río Glorieta (varios puntos entre los puntos kilométricos 24,900 al 25,300, variante de Francolí, o puntos kilométricos 1,900 a 2,400, variante de Perafort 2), barranco de Les Bruixes (punto kilométrico 3,100, variante de Perafort 2), torrente de Bogatell (puntos kilométricos 29,550, variante del Francolí, o 7,200, variante de Perafort 2), Torrent de Mos d'en Planes y torrente de La Nou Gaià (punto kilométrico 93,200, solución 1), Fondo de la Martorella (punto kilométrico 2,000, variante de El Vendrell), torrente de la Masets (punto kilométrico 111,900, solución 1), riera de Marmella (en el punto kilométrico 118,600, solución 1), arroyo (punto kilométrico 119,500, solución 1), arroyo de Estadella (punto kilométrico 120,500, solución 1), arroyo de Pujol (punto kilométrico 121,600, solución 1), río Foix (punto kilométrico 124,500, solución 1), riera de Elitra (punto kilométrico 124,500), torrente de Mata-rectors (punto kilométrico 125,100, solución 1), arroyo (punto kilométrico 131,600, solución 1), arroyo de Romaní (punto kilométrico 135,450, solución 1), río Averno (punto kilométrico 137,500, solución 1), torrente Ca'n Torres (punto kilométrico 143,900, solución 1) y dos vaguadas (puntos kilométricos 145,500 y 146,500, solución 1).

Asimismo, se evitará la afectación a la vegetación en los puntos en los que la traza discurre próxima a meandros de ríos, como sucede en los pasos junto al río Foix, a la altura de La Rápita y Santa Margarida (puntos kilométricos 122,100 y 123,300, solución 1) y junto al meandro del río Averno (punto kilométrico 136,750, solución 1).

Con objeto de minimizar la afectación sobre la fauna se realizará una mínima ocupación de suelo ejecutando las medidas de jalonamiento y ocupación descritas en la condición 2, siendo estas medidas de especial aplicación entre los puntos kilométricos 35,000-37,000 (bosques-isla de pino carrasco), entre los puntos kilométricos 7,000 y 19,000, variante del Francolí (proximidad a los ríos Anguera y Francolí y a la zona de La Riba y Picamoixons), así como en las formaciones de ribera de los ríos Glorieta (varios puntos entre los puntos kilométricos 24,900 al 25,300, variante de Francolí, o puntos kilométricos 1,900 a 2,400, variante de Perafort 2), Francolí (punto kilométrico 28,300, variante del Francolí, o punto kilométrico 7,200, variante de Perafort 2) y Gaià (punto kilométrico 90,400), por sus comunidades faunísticas asociadas. No se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierra y otras actividades generadoras de elevado ruido durante el período comprendido entre marzo y mediados de junio en las proximidades de formaciones vegetales anteriormente indicadas. En el área del desfiladero de Picamoixons y La Riba, vertiente este de Las Muntanyes de Prades, por ser refugio de numerosas rapaces como águila perdicera o halcón peregrino, se extremarán las precauciones, especialmente en la entrada y salida de los túneles previstos (puntos kilométricos 67,490 a 69,450, solución 1, y puntos kilométricos 13,000 a 19,000,

variante de Francolí), durante la época de nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones afectadas, no realizándose voladuras ni actividades generadoras de elevado ruido desde enero a junio. Se estudiará la posible afectación por las obras a las rapaces del macizo de Bonastre y de Piedra Blanca (entre Plá del Penedès y Sant Sadurní d'Anoia) y, en función de sus resultados, se definirán las pertinentes restricciones del período de ejecución de las obras. Dicho estudio, incluyendo las medidas correctoras que se deriven de él, deberá realizarse en consulta con el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza de la Generalidad de Cataluña. En él se considerará especialmente la posible afectación al águila perdicera en el área del macizo de Bonastre, teniendo en cuenta los datos de la Universidad de Barcelona y del órgano competente de la Generalidad de Cataluña, fijando en consulta con ellos el tramo de trazado afectado, las medidas correctoras y el período de restricción de las obras, que en ningún caso será inferior al comprendido entre diciembre y junio.

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna que generara la nueva infraestructura, se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello se instalarán rampas rugosas en las cunetas, se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas, se protegerán contra la erosión mediante soleras las salidas de los drenajes y se estudiará el sobredimensionado de algunos de ellos para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna.

Asimismo, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, se realizará un estudio, en consulta con el órgano competente de la Generalidad de Cataluña, sobre las especies presentes en la zona, determinando grupos faunísticos y tamaño de las poblaciones afectadas, su comportamiento territorial y rutas de desplazamiento, así como grado de predación y furtivismo. Con los resultados de dicho estudio se definirá el diseño, localización y presupuesto de los pasos necesarios, así como las características adecuadas del cerramiento de la vía. En este estudio se prestará especial atención a los corredores de los ríos Francolí y Gaià en la depresión del Valls-Reus y al corredor entre la cordillera prelitoral y el macizo del Garraf en la depresión del Penedès.

En relación con la evaluación ambiental de todas las infraestructuras eléctricas (tendidos y subestaciones) necesarias para el abastecimiento de energía a la nueva línea ferroviaria, se atenderá a lo dispuesto en la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, y a la legislación aplicable de la Generalidad de Cataluña. Los tendidos eléctricos de baja y media tensión que pudieran ser necesarios para la realización del proyecto, así como los propios de la línea, deben 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 postes, rediseño de los postes para que los seccionadores y transformadores (si no están en casetas) estén a una distancia mínima de un metro por debajo de la cabecera, sustitución de los aisladores rígidos por suspendidos y eliminación de los puentes flojos por encima de las crucetas. En el caso de cables poco visibles se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión de la avifauna. Todas estas medidas serán de especial aplicación en el entorno de la IBA «Cogull-Alfés» y la IBA «Sierras de Montagut y Montmell», en el área de La Riba, el desfiladero de Picamoixons, el entorno de las Muntanyes de Prades, los valles del Francolí y el Gaià, el macizo de Bonastre y, de forma general, al atravesar vaguadas o puertos.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de la eficacia de los pasos específicos de fauna y de la utilización de los drenajes, así como de la eficacia de las medidas correctoras en tendidos, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

5. Protección del sistema hidrológico.—Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro y la Junta de Aguas de la Generalidad, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afectación a la calidad del agua durante la realización de las obras. En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.), en áreas en las que se pueda afectar directamente o por escorrentía a los cauces. Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos producidos por la obra. Los vertidos se gestionarán de acuerdo a la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el proyecto de construcción, y en el caso de las aguas procedentes de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria o de los lixiviados procedentes de la perforación de túneles, se dispondrán y diseñarán balsas de decantación adecuadas. Estas aguas serán sometidas a desbaste y decantación. Se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación arroja valores próximos

a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de la obra.

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

Por lo que se refiere a las aguas subterráneas, se deberá estudiar, con anterioridad a la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción, la naturaleza litológica de los substratos atravesados, con objeto de que las nuevas líneas de escorrentía generadas no supongan alteraciones zonales y aseguren la normal infiltración del agua de lluvia. Los primeros 10 kilómetros de trazado, así como la zona entre los puntos kilométricos 75,000 y el 95,000, se consideran especialmente vulnerables. El estudio hidrogeológico deberá analizar la posible afección a los pozos de abastecimiento y, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

6. Prevención de la contaminación por ruido y vibraciones.—Con arreglo a las estimaciones de niveles sonoros establecidas en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo, se han detectado un conjunto de puntos en los que los niveles superarán previsiblemente los considerados recomendables. Sobre ellos, teniendo en cuenta las modificaciones que se deriven de los ajustes de trazado requeridos en la condición 1, deberá realizarse a escala de proyecto de construcción el correspondiente estudio específico, que determinará la necesidad de adoptar medidas de protección acústica y, en su caso, las características técnicas y estéticas de las mismas. Dadas las previsibles afecciones, dichos estudios se realizarán, al menos, en los siguientes puntos: Puntos kilométricos 2,000 al 6,000, solución 1 (Lleida); punto kilométrico 21,000, solución 1 (Les Obagues); puntos kilométricos 0,000 al 1,600 (L'Espluga del Francolí), puntos kilométricos 5,400 al 7,200 (Montblanc) y 8,000 (Molins de la Vila), los tres de la variante del Francolí; puntos kilométricos 25,700 al 26,700 (El Rourell) y 28,800 a 31,600 (Els Garidells-Perafort), del tramo final de la variante del Francolí; puntos kilométricos 3,300 al 4,300 (Vilallonga del Camp), 6,600 al 7,200 (Puigdelví) y 8,000 al 9,200 (Perafort), variante de Perafort 2; puntos kilométricos 1,500 al 2,900, junto con 5,400 al 5,800 (urbanizaciones en el entorno de El Vendrell) y 8,000 al 11,700 (El Vendrell), todos de la variante de El Vendrell; puntos kilométricos 114,100 al 117,100 (L'Arboç), 122,200 al 125,200 (La Rápita y Santa Margarida i Els Monjos), 127,500 al 130,000 (Vilafranca del Penedès) y 147,000 al 147,775 (barrio de Sant Salvador), todos de la solución 1.

Las medidas de protección acústica que se diseñen deberán permitir alcanzar los objetivos de calidad acordes con las recomendaciones del CEDEX y la CEE y deberán tener en cuenta lo establecido en la Resolución de 30 de octubre de 1995, del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, reguladora del ruido y las vibraciones. En consecuencia, los niveles de inmisión sonora originados por la actuación no deberán sobrepasar los 55 decibelios (A) Leq entre las veintidós y las siete horas, los 65 decibelios (A) Leq entre las siete y las veintidós horas, ni los 90 decibelios (A) Lmax, medidos a dos metros de las fachadas o en los límites de suelo urbano o urbanizable, reduciéndose en cinco decibelios (A) en las zonas de alta sensibilidad acústica definidas de acuerdo con la Resolución anteriormente indicada.

Se completará la información del estudio de impacto ambiental sobre la posible afección de las vibraciones al proceso de elaboración de cava, realizando un estudio de detalle sobre los impactos vibratorios en el entorno de las industrias elaboradoras de cava, tanto en la fase de explotación como en la de construcción (incluyendo restricciones al movimiento de maquinaria pesada, métodos de ejecución de túneles, etc.) con atención especial a las existentes en el Vilafranca, Ca'n Canals, Ca'Batista y Sant Sadurní d'Anoia. Asimismo, se realizará un estudio de detalle del impacto vibratorio en el entorno de la localidad de Montblanc, con especial atención a las instalaciones de la industria «Sinterizados Montblanc S.A.». Ambos estudios deberán incorporar, caso de confirmarse la afección, las medidas correctoras necesarias para su minimización, así como su presupuesto.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el estudio de impacto ambiental, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen pero no superen los máximos recomendados por el estudio de impacto ambiental y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o complementar medidas mitigadoras.

7. Protección del patrimonio cultural.—El proyecto de trazado y construcción incorporará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y vertederos. Dicho plan deberá prestar especial atención a los siguientes yacimientos arqueológicos y Bienes de Interés Cultural identificados en el estudio de impacto ambiental: La Femosa I (punto kilométrico 8,250), Les Fonts (punto kilométrico 13,400), El Secanet (punto kilométrico 17,000), Cantacorb I (punto kilométrico 26,600), Cantacorb II (punto kilométrico 27,000), Les Verdures (punto kilométrico 27,700), La Comallerada de Catalá (punto kilométrico 35,600), Barranc d'Andomar II (punto kilométrico 39,900), todos ellos de la solución 1; Comellar del Favat (punto kilométrico 17,800), de la variante del Francolí, La Botera (punto kilométrico 120,600), La Casa Nova (punto kilométrico 125,900) y Pujolet de Moja (punto kilométrico 127,400), La Torre (punto kilométrico 134,100) y Pujolet de l'Escuder (punto kilométrico 135,500), todos ellos de la solución 1; así como a los Bienes de Interés Cultural Mas Manent (punto kilométrico 8,800), de la variante de Perafort 2), y Ca'n Miguel de les Planes (punto kilométrico 144,100), de la solución 1, y Ca'n Rosell de la Llena (punto kilométrico 143,400), de la solución 1.

Si, a pesar de los ajustes de trazado propuesto en la condición 1, los resultados de la prospección fueran positivos, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que, además, incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

8. Continuidad de los servicios existentes y reposición del asentamiento del Pas de Piles.—Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de las vías pecuarias, caminos rurales, infraestructuras de riego y demás servicios afectados. El proyecto de construcción incluirá un estudio de permeabilidad de la infraestructura respecto a la actividad agrícola una vez definida la traza definitiva. La reposición de los caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza, se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquéllos conllevan. El Proyecto de Construcción incluirá un detallado estudio de la reposición de éstos, incluyendo su restauración ambiental.

Con anterioridad al inicio de las obras se repondrán las casas del Pas de Piles, afectadas por el trazado a pesar de discurrir en viaducto, en otro lugar dentro del término municipal de Subirats con análogas características.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión y de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial la zona de cruce sobre el barranco de Andoma y el área en torno a Vinaixa, L'Espluga y Montblanc, el paso por el área de La Riba y Picamoixons y los cruces sobre los ríos Averno y Anoia a la altura de Sant Sadurní d'Anoia, además de todas aquellas áreas de vertederos, préstamos, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, pasos sobre arroyos, áreas ocupadas por parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de minimizar el impacto paisajístico y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas ambientales de éstos. Los suelos fértiles, obtenidos en cumplimiento de lo dispuesto en la condición 2, se acopiarán a lo largo de la traza en montones cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones particulares del proyecto, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para posterior reutilización. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

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

10. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, una vez desarrolladas, y del condicionado de esta declaración. En él se detallará el método de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la secuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

Dicha Secretaría de Estado, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones atribuidas al Director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes documentos:

A) Antes del inicio de las obras:

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

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

B) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

C) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras: Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

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

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

Protección y conservación de suelos de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Protección de la vegetación y de la fauna de acuerdo con lo indicado en la condición 4.

Protección del sistema hidrológico conforme a lo indicado en la condición 5.

Protección contra el ruido y las vibraciones referida en la condición 6.

Protección del patrimonio cultural de acuerdo con lo indicado en la condición 7.

Continuidad de servicios existentes referida en la condición 8 y reposición del asentamiento de Pas de Piles.

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

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

Informe sobre el estado y eficacia de los pasos de fauna y de las medidas de protección para la avifauna y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 4.

Informe sobre el estado y eficacia de las obras de drenaje y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición 5.

Informe sobre los niveles reales de ruido y vibraciones en las áreas a que se refiere la condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección del patrimonio cultural, de acuerdo con la condición 7.

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

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

11. Documentación adicional.—La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción,

un escrito certificando la incorporación en los documentos de contratación de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de construcción del ajuste de trazado requerido en la condición 1 y diseño de los viaductos requeridos en ella.

Zonificación y análisis ambiental de los potenciales vertederos. Ubicación, características, planes de restauración y presupuesto de los vertederos de más de 50.000 metros cúbicos. Cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares referida en la condición 2. Identificación de las canteras y graveras que se van a utilizar y análisis ambiental que justifica la elección.

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos a la que se refiere la condición 3.

Estudio faunístico, proyecto de pasos de fauna y adecuación de drenajes, así como de medidas de protección de la avifauna referidas en la condición 4.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y estudio hidrogeológico a que se refiere la condición 5.

Estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento del proyecto, diseño de las medidas de protección acústica necesarias y prescripciones del programa de vigilancia ambiental, 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.

Informe sobre la reposición de los servicios afectados y del Pas de Piles.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y, una vez adjudicada la obra, equipo responsable a que se refiere la condición 10.

Una vez realizada la adjudicación definitiva de las obras, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el equipo responsable de la dirección ambiental de la obra.

12. Definición contractual de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 19 de julio de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultados	Respuestas recibidas
ICONA (Madrid)	X
Generalidad de Cataluña (Barcelona)	—
Delegación del Gobierno en Cataluña (Barcelona)	—
Diputación Provincial de Barcelona	—
Gobierno Civil de Barcelona	X
Diputación Provincial de Lleida	X
Gobierno Civil de Lleida	—
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)	X
Dirección Territorial del MOPT en la Comunidad Autónoma de Cataluña (Barcelona)	—
Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X

Consultados	Respuestas recibidas	Consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X	Ayuntamiento de Torrelavid (Barcelona)	—
Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X	Ayuntamiento de Vallmoll (Tarragona)	—
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad de Cataluña (Barcelona)	X	Ayuntamiento de Valls (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Albatarrech (Lleida)	—	Ayuntamiento de Vespella de Gaià (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Alcarràs (Lleida)	X	Ayuntamiento de Vilabella (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Alcover (Lleida)	X	Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès (Barcelona)	X
Ayuntamiento de Alfes (Lleida)	—	Ayuntamiento de Vilarrodona (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Alió (Tarragona)	—	Ayuntamiento de Vilobí del Penedès (Barcelona)	X
Ayuntamiento de Arbeca (Lleida)	—	Ayuntamiento de Vimodí (Tarragona)	X
Ayuntamiento de Arboç (Tarragona)	X	Ayuntamiento de Vinaixa (Lleida)	—
Ayuntamiento de Artesa de Lleida (Lleida)	—	Delegación del CSIC (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Avinyonet del Penedès (Barcelona)	—	Consejo de Investigación y Desarrollo (CSIC) (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Barberà de la Conca (Tarragona)	X	Instituto Tecnológico de Agricultura Biológica (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Bellvé (Tarragona)	X	Instituto de Ecología Urbana (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Blancafort (Tarragona)	—	Instituto de Investigación y Desarrollo Agrario (Lleida)	—
Ayuntamiento de Borjas Blancas (Lleida)	—	Instituto de Investigaciones y Tecnologías Agroalimentarias «Mas Bove» (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Bràfim (Tarragona)	X	Observatorio del Ebro (CSIC) (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Cabra del Camp (Tarragona)	X	CEDEX (Madrid)	—
Ayuntamiento de Castellet i la Gornal (Barcelona)	X	Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	—
Ayuntamiento de Castellvi de la Marca (Barcelona)	X	Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. (Madrid)	X
Ayuntamiento de Catllar (Tarragona)	—	Cátedra de Ecología. Facultad de Biología (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Creixell (Tarragona)	—	Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Bellaterra (Barcelona)	—
Ayuntamiento de El Milá (Tarragona)	X	Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica (Barcelona)	—
Ayuntamiento de El Rourell (Tarragona)	X	Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología (Barcelona)	—
Ayuntamiento de El Vendrell (Tarragona)	X	Departamento de Geografía (Tarragona)	—
Ayuntamiento de L'Espluga de Francolí (Tarragona)	—	Departamento de Edafología y Climatología. ETS de Agrónomos (Lleida)	—
Ayuntamiento de Figuerola del Camp (Tarragona)	X	Alternativa Verde (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Floresta (Lleida)	—	Fundación CIDOD (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Fontrubi (Barcelona)	—	Fundación Carles Pi i Suñer Estudis Autonomics (Barcelona).	—
Ayuntamiento de Garidells (Tarragona)	—	Fundación Roca Gales (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Gelida (Barcelona)	—	Asociación Vida Sana (Barcelona)	—
Ayuntamiento de Juneda (Lleida)	X	Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (CEPA) (Barcelona)	—
Ayuntamiento de L'Albi (Lleida)	X	CODEN (Barcelona)	—
Ayuntamiento de La Bisbal del Penedès (Tarragona)	X	Collectiu Ecologista d'Alzina (Barcelona)	—
Ayuntamiento de La Granada (Barcelona)	X	Grup de Natura del Club Mantanyen (Barcelona)	—
Ayuntamiento de La Masó (Tarragona)	X	Grup Ecologista Amics de la Natura de Teicí (Barcelona)	—
Ayuntamiento de La Nou de Gaià (Tarragona)	—	Alternativa Verde-Ministerio de Educación y Cultura (Coordinadora del Baix Llobregat) (Barcelona)	—
Ayuntamiento de La Riba (Tarragona)	X	Grup d'Estudis i Proteccio a Ecosistemes del Camp (Tarragona).	X
Ayuntamiento de La Secuita (Tarragona)	—	Grup Ecologista la Carrasca i la Rabosa (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Lleida (Lleida)	—	Grup de Natura l'Angla (Centre Excursionista) (Tarragona)	—
Ayuntamiento de Llorens del Penedès (Tarragona)	X	CODA (Madrid)	—
Ayuntamiento de Martorell (Barcelona)	X	AEDENAT (Madrid, Zaragoza)	X
Ayuntamiento de Masllorens (Tarragona)	—	SEO (Madrid)	X
Ayuntamiento de Montblanc (Tarragona)	X	ADENA (Madrid)	—
Ayuntamiento de Montferri (Tarragona)	—	FAT (Madrid)	—
Ayuntamiento de Montoliu de Lleida (Lleida)	X		
Ayuntamiento de Nulles (Tarragona)	X		
Ayuntamiento de Omellons (Lleida)	—		
Ayuntamiento de Pachs (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de Perafort (Tarragona)	X		
Ayuntamiento de Pira (Tarragona)	X		
Ayuntamiento de Pla de Santa María (Tarragona)	—		
Ayuntamiento de Pla del Penedès (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de Pobla de Montornès (Tarragona)	—		
Ayuntamiento de Puigdalba (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de Puigpelat (Tarragona)	—		
Ayuntamiento de Puigverd de Lleida (Lleida)	X		
Ayuntamiento de Roda de Barà (Tarragona)	X		
Ayuntamiento de Rodoña (Tarragona)	—		
Ayuntamiento de San Esteban Sasroviras (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de San Llorenç d'Hortons (Barcelona)	X		
Ayuntamiento de San Martín Sarroca (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de San Sadurní d'Anoia (Barcelona)	X		
Ayuntamiento de Sant Jaume dels Domenys (Tarragona)	X		
Ayuntamiento de Santa Margarida i Els Monjos (Barcelona).	X		
Ayuntamiento de Subirats (Barcelona)	X		
Ayuntamiento de Sudanell (Barcelona)	—		
Ayuntamiento de Tarres (Lleida)	—		

El antiguo Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Agricultura indica que, en principio y condicionado por las deficiencias del documento remitido a consulta, el corredor 1, con una variante que utilizase el corredor 2 entre La Bisbal del Penedès y Sant Sadurní d'Anoia, parece ser el mejor desde el punto de vista ambiental, por utilizar el corredor actual de las autopistas A-2 y A-7 y el del ferrocarril. Destaca la presencia de tres espacios de interés botánico y paisajístico que deben ser preservados: Els Bessons, en las proximidades de Borges Blanques (presenta vegetación de interés en la parte alta de las muelas); Muntanyes de Prades, en las proximidades de Prades, Alcover y Montblanc (con las manchas boscosas mejor conservadas de la zona y poblaciones de águila perdicera, águila real y halcón peregrino, presentando problemas de erosión) y, por último, el río Foix con una interesante vegetación rupícola asociada. Destaca el gran efecto barrera y de fragmentación de comunidades silvestres que generan este tipo de infraestructuras, requiriendo especial atención para este tema y sus correspondientes medidas correctoras en el futuro estudio de impacto ambiental.

El Gobierno Civil de Barcelona, a través de la Unidad de Protección Civil, destaca el frágil equilibrio entre el medio natural y el antrópico en el área atravesada por los corredores en la provincia de Barcelona, indicando que el estudio de impacto ambiental debe prestar especial atención a los impactos acústico y paisajístico.

El Gobierno Civil de Lleida señala las diferentes características de las dos grandes áreas que atraviesa el trazado: Áreas esteparias con cultivos de regadío en la llanura hasta Borges Blanques y cultivos de secano en la plataforma de la cordillera prelitoral, reclamando medidas correctoras sobre el impacto paisajístico acordes con las características de cada unidad. Indica que deben valorarse y reponerse los servicios afectados por la nueva infraestructura y definirse las medidas necesarias para evitar la contaminación accidental durante la ejecución de las obras de paso sobre cauces. Reclama especial atención en el análisis de los impactos ambientales para el área donde se intersecan la variante de Lleida de la N-II y el trazado propuesto (Montagut).

La Confederación Hidrográfica del Ebro informa que sólo afectan a la cuenca del Ebro los corredores 1 y 2 en el tramo Zaidín-Vinaixa, cruzando el canal de Urgel, el río Segre, varias acequias de riego y otros cauces. Recomienda diseñar los viaductos evitando la colocación de pilas en los cauces y reducir lo máximo posible los terraplenes de acceso para minimizar el efecto barrera. En el cruce del río Segre debe tenerse en cuenta la llanura de inundación, habilitando los terraplenes de acceso con suficientes pasos inferiores. Recomienda también realizar el estudio de la incidencia visual de las pantallas vegetales, si el estudio de ruido concluye sobre la necesidad de su utilización; tener en cuenta la posible existencia de áreas recreativas ligadas a zonas húmedas y fijar la localización y acondicionamiento de los vertederos.

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, a través de la Dirección General de Patrimonio Natural, identifica los puntos críticos de Alt de Cabra-Coll de Santa Cristina en el corredor 1 y Congost de la Riba-Mas Llorenç en el corredor 2, siendo en ambos casos puntos de paso obligado. Contempla dos posibles opciones en la selección del corredor: El de menor impacto ambiental en el área Reus-Tarragona-Valls compatibilizando los ejes Madrid-Lleida-Barcelona y Mediterráneo-noroeste de España o el de mínimo recorrido. En el primer caso se debería seguir el corredor 1 por Montagut-Lleida-Puigverd-Tarrés-Picamoixons, el corredor 3 por Picamoixons-Perafort-El Vendrell-río Foix y el corredor 2 por río Foix-Vilafranca del Penedès-Martorell, ya que así se minimiza la afeción sobre la huerta sur de Lleida y de Albatrrech en el primer tramo y disminuye la afeción territorial al utilizar el corredor de la autopista desde Borges Blanques. Señala la necesidad de realizar un túnel entre Vilaverd y Picamoixons para salvaguardar el Congost de la Riba. En el segundo caso, se debería seguir el corredor 1 entre Montagut-Lleida y Puigverd de Lleida, el corredor 2 entre Puigverd de Lleida-Tarrés-Cabra del Camp-Villarodona-La Bisbal del Penedès-Vilafranca del Penedès-Sant Sadurní d'Anoia-Martorell, para utilizar el corredor ferroviario existente y minimizar el efecto barrera y la afeción a la zona vitivinícola de la solana del Penedès. Se señala la necesidad de adoptar túneles y optimizar el perfil longitudinal para minimizar el impacto paisajístico en el Alto de Cabra del Camp y Coll de Santa Cristina. Indica una serie de medidas correctoras a aplicar, de carácter genérico para este tipo de proyectos, referentes al estudio de canteras y vertederos, la adecuación paisajística, el impacto sobre las aguas superficiales y subterráneas, el suelo, la vegetación, la fauna, la contaminación acústica, el patrimonio arqueológico, la permeabilidad territorial y las vibraciones. Solicita la constitución de una Comisión mixta de concertación y control para el seguimiento ambiental de las obras.

El Departamento de Cultura de la Generalidad, a través de la Dirección General de Patrimonio Cultural, remite una documentación en la que se indican los edificios singulares, algunos declarados Bien de Interés Cultural (BIC), que podrían estar afectados por los distintos corredores o cercanos a ellos.

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad, a través de la Junta de Aguas, informa que en la cuenca del río Anoia no existen embalses ni espacios de especial protección ambiental.

El Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalidad, a través de la Subdirección General de Conservación de la Naturaleza, indica que los espacios protegidos Alfés, Mas de Melons, Els Bessos, Muntanyes de Prades, Olèrdola, El Foix y Muntanyes de l'Ordal pueden verse afectados por los trazados propuestos. Resalta también el elevado valor ecológico y paisajístico de las áreas esteparias del sur de Lleida.

El Ayuntamiento d'Alcarràs informa que no existen objeciones ambientales al proyecto.

El Ayuntamiento d'Alcover solicita que el corredor que se proponga sea el de mínimo impacto y no afecte de forma significativa a los núcleos de población.

El Ayuntamiento de Baberà de la Conca considera que el corredor 1 tiene un elevado impacto ambiental por su proximidad al núcleo urbano (unos 500 metros) y por el efecto barrera que originará en el resto del término municipal. Considera que el impacto sería mucho menor si se desplazara el trazado hasta situarlo tocando la autopista. No obstante, en relación con el trazado que figura en la Memoria-resumen, propone que éste no discorra a menos de un kilómetro de la zona urbana, minimizar los movimientos de tierras y recurrir a viaductos, construir en túnel el tramo más próximo a la población o en su defecto instalar pantallas antirruido, así como respetar al máximo la actual red de caminos y los recorridos naturales del agua de lluvia evitando la creación de otros nuevos en época de lluvias fuertes. Solicita que se mantenga al máximo posible la permeabilidad de la nueva infraestructura a la fauna, al agua y al tránsito humano. Por último, solicita mayor información sobre la anchura real afectada por la obra.

El Ayuntamiento de Bràfim indica no poder manifestarse hasta no disponer de información con más detalle; zonas afectadas, espacios, etc.

El Ayuntamiento de Cabra del Camp indica que actualmente pasan por el Coll de Cabra la autopista A-2 y dos líneas de alta tensión, con el consiguiente impacto ambiental. Estas tres infraestructuras discurren al oeste del casco urbano en sentido NW-SE y el corredor 1 parece discurrir al este de la población siguiendo la misma dirección, por lo que ésta quedaría aislada entre ambas barreras. Rechaza este corredor y solicita que se estudie un trazado que atravesase la cordillera prelitoral utilizando túneles.

El Ayuntamiento de Bellveí rechaza el paso de la futura línea ferroviaria por su término municipal.

El Ayuntamiento de Castellet i la Gornal solicita que el trazado elegido se adapte lo máximo posible a la autopista y a la línea de ferrocarril existentes. En el tramo entre La Bisbal y El Vendrell-Martorell considera que el corredor 1 es el de mayor impacto, que el corredor 2 puede adaptarse muy bien a la línea de ferrocarril existente y que el corredor 3 podría continuar pegado a dicha línea hasta Gelida para minimizar el impacto.

El Ayuntamiento de Castellví de la Marca informa que el corredor 1 afecta plenamente al término municipal, atravesando suelos de elevada calidad agrícola y natural y pasando cerca de diversos núcleos de población. Recomienda la adopción de los corredores 2 y 3, coincidentes, que parecen adaptarse más a las infraestructuras existentes.

El Ayuntamiento de El Milà indica que el corredor 3 discurre pegado al casco urbano, partiendo por la mitad el pequeño término municipal y afectando al valioso ecosistema del valle del Francolí. Solicita que, caso de escogerse este corredor, se desplace hacia el norte del término municipal. Lo mismo manifiestan los Ayuntamientos de El Rourell y La Masó.

El Ayuntamiento de El Vendrell solicita la remisión de cartografía más actualizada y de mayor detalle para poder emitir una valoración ambiental adecuada. Informa que el corredor 3 discurre entre el núcleo urbano y sus playas, resalta el efecto barrera y la contaminación acústica que conllevaría. Indica la afeción a El Pla de Mar, única zona de crecimiento del municipio, y al núcleo histórico de San Vicenç de Calders.

El Ayuntamiento de Figuerola del Camp manifiesta que los corredores previstos no afectan a su término municipal, no haciendo de mantenerse esta situación, ninguna observación.

El Ayuntamiento de Juneda informa que el corredor 1 atraviesa, al igual que la actual línea férrea, el fértil valle de La Femosa y discurre próximo a las poblaciones. El corredor 2 atraviesa una zona con numerosas construcciones rurales, masías y espacios naturales de interés especial: El canal d'Urgell, el Mas Roig, Concabella, el Mas Colom, etc. Ambos corredores afectan a equipamientos escolares y de ocio: La casa de Colònies Miravall y el campo de aprendizaje de la granja escuela «Les Obagues». Propone desplazar ambos corredores hacia el sur acercándolos a la traza de la autopista y aplicar medidas correctoras del impacto acústico y paisajístico, así como del efecto barrera. Estas propuestas las apoyan también la granja escuela «Les Obagues» y la Asociación de Defensa del Patrimonio Natural «La Banqueta».

El Ayuntamiento de La Bisbal del Penedès manifiesta su total disconformidad con los dos corredores propuestos, por incrementar el elevado número de infraestructuras que ya existen en la zona y por discurrir en las inmediaciones del núcleo urbano, de algunas zonas residenciales (corredor 1) y del cementerio (corredor 2).

El Ayuntamiento de La Granada indica la necesidad de diseñar medidas correctoras del impacto acústico sobre las viviendas próximas, en concreto en la parte baja de la calle de la Estación, y de no realizar vertidos ni acopios de material en la riera denominada «Rasa de Saguals», principal desagüe de aguas pluviales del municipio. Se mantendrá la permeabilidad territorial y se diseñará la restauración paisajística de la obra.

El Ayuntamiento de L'Albi solicita que, caso de adoptarse el corredor 2, exista al menos un kilómetro entre la zona urbana y la nueva infraestructura, se minimice el movimiento de tierras, se diseñen túneles o pantallas antirruído en el tramo más próximo al municipio, se respeten al máximo los cauces fluviales y se garantice la permeabilidad de la nueva infraestructura.

El Ayuntamiento de La Riba solicita que el paso de la infraestructura por el término municipal se efectúe en túnel.

El Ayuntamiento de Martorell indica la falta de precisión de la información remitida y resalta la concentración de infraestructuras que actualmente existe en el entorno de Martorell, con su consiguiente deterioro ambiental. Indica la necesidad de que el estudio de impacto ambiental analice con especial atención el ruido, las vibraciones y las interferencias eléctricas que originará la nueva infraestructura, estudiando medidas correctoras.

El Ayuntamiento de Montblanc rechaza los corredores 2 y 3 por su enorme impacto ambiental sobre el río Francolí e indica la necesidad de que el corredor 1 se ciña a la autopista, tomándose las medidas correctoras precisas para minimizar la afección sobre el ecosistema.

El Ayuntamiento de Montoliu de Lleida indica que el trazado producirá un grave impacto ambiental sobre la huerta de Montoliu, principal recurso económico de sus habitantes, en la reserva natural de Alfés y en el área pantanosa ribereña del Segre (Mitjana).

El Ayuntamiento de Nulles solicita que se tenga en cuenta el planeamiento urbanístico y las infraestructuras proyectadas.

El Ayuntamiento de Perafort informa que no tiene nada que objetar.

El Ayuntamiento de Pira aconseja que el trazado elegido discorra lo más próximo posible a la autopista y alejado al menos 1,5 kilómetros de los núcleos de población.

El Ayuntamiento de Puigverd de Lleida indica que los trazados propuestos afectan al crecimiento y a la variante viaria prevista en el planeamiento vigente, además de a la zona de huerta. Solicita que el trazado elegido discorra al sur de la autopista A-2 en toda la extensión del término municipal. Se adjunta plano de las normas subsidiarias con el trazado de los corredores planteados.

El Ayuntamiento de Roda de Barà señala la afección que el corredor 3 produce en la zona norte del casco urbano, destaca el carácter turístico del municipio y el impacto que generaría la nueva infraestructura. Se opone al trazado utilizando el corredor 3, pero considera aceptable éste si se desplaza hacia el norte un kilómetro.

El Ayuntamiento de Sant Jaume dels Domenys resalta el carácter eminentemente agrícola del municipio y la existencia en él de numerosos núcleos urbanos y masías, así como el impacto que generaría una nueva infraestructura sobre su territorio, ya cruzado por muchas de ellas. Rechaza las dos alternativas de trazado y cualquier trazado que afecte al municipio.

El Ayuntamiento de Sant Llorenç d'Hortons destaca la afección del corredor 2 al crecimiento urbanístico del municipio y solicita información de mayor detalle para poder opinar.

El Ayuntamiento de Sant Sadurní d'Anoia informa que los trazados propuestos aíslan los núcleos rurales de Monistrol d'Anoia y Can Benet la Prúa del núcleo urbano de Sant Sadurní. La infraestructura proyectada crea una nueva barrera al noroeste que se suma a la ya existente por el sudeste, constituida por la autopista y la actual vía de ferrocarril. Indica que los trazados comportan la destrucción de viñas con denominación de origen Penedès y que podría existir afección por las vibraciones del tren a las cavas cercanas al trazado.

El Ayuntamiento de Santa Margarida i Els Monjos informa que el corredor 1 afecta a la parte norte del término municipal, constituida por terrenos de alta calidad y cultivos, siendo este corredor el de menor afección desde el punto de vista estrictamente municipal, pero no así desde el punto de vista comarcal. Los corredores 2 y 3 aprovechan el trazado del ferrocarril actual, pero incrementan la barrera ya existente y las molestias a las viviendas de los núcleos de Els Monjos, La Rápita y Cal Claramunt, situadas a pocos metros.

El Ayuntamiento de Subirats indica que el corredor 2 afecta al núcleo urbano de Can Cartró. Reclama el alejamiento de la población y la aplicación de medidas correctoras a su paso por el término municipal.

El Ayuntamiento de Valls solicita que el trazado elegido coincida con una vía de comunicación ya existente, por lo que considera el corredor 2 como el más inapropiado. Indica la necesidad de minimizar el número de cruces sobre cauces fluviales y algunas medidas correctoras que deberá desarrollar el estudio de impacto.

El Ayuntamiento de Vespella de Gaia indica lo poco explícito de la documentación presentada y desestima el paso de la nueva infraestructura por su municipio.

El Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès considera los corredores 2 y 3, coincidentes, menos nocivos ambientalmente para toda la comarca del Alto Penedès. Indica que, al pasar por el núcleo urbano de Vilafranca, deben deprimirse tanto la línea de alta velocidad como la actual, aplicándose medidas que reduzcan el ruido y las vibraciones.

El Ayuntamiento de Vilobí del Penedès manifiesta su total oposición al paso de la futura línea férrea por el municipio.

El Ayuntamiento de Vimodí solicita que se repongan todos los cruces con caminos y senderos, con una distancia máxima de 200 metros entre pasos, así como el mantenimiento de las líneas de drenaje.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental remite una serie de consideraciones, de carácter general para este tipo de proyectos, a tener en cuenta en la realización de estudio de impacto ambiental. El Grup d'Estudis i Proteccio a Ecosistemes del Camp indica la necesidad de que la traza discorra próxima a las infraestructuras existentes para evitar la fragmentación del territorio. Estima que las tres soluciones generarán importantes afecciones sobre el territorio y señala que, caso de tener que realizarse el proyecto, cosa que dudan, deberá diseñarse de forma que minimice la fragmentación del territorio y el efecto barrera para la fauna, evitando el paso por las áreas de montaña con mayor significado ecológico.

La Sociedad Española de Ornitología indica que el corredor 1 atraviesa el Área de Importancia Internacional para las Aves (IBA), denominada «Sierra de Montagut y Montmell» (número V, 34.000 hectáreas), y que el corredor 2 discurre próximo a ella. Las IBAs «Cogull-Alfés» (número 181, 18.000 hectáreas) y «Sierra de Montsan» (número 201, 55.000 hectáreas) (corredor 2) se localizan próximas a los trazados propuestos. La primera de ellas también es ZEPA. Resalta la importancia de la zona para las aves esteparias: Aguilucho cenizo, ganga, sisón, ortega, alcaraván, calandria, etc., así como la presencia en los cortados y sierras prelitorales de águila real, águila perdicera, halcón peregrino, búho real, águila culebrera, etc. Solicita el estudio de alternativas que no afecten a las IBAs y resalta la necesidad de evaluar ambientalmente planes y programas, o al menos la línea Madrid-frontera francesa, sin tramificar.

La Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) solicita la consideración de la alternativa 0; es decir, la no realización de la infraestructura, por sus nocivos impactos ambientales, su elevado costo y reducida rentabilidad. Propone reutilizar su presupuesto en la mejora de la red ferroviaria convencional.

Sin ser consultadas contestaron las siguientes entidades:

El Centro de Historia Natural de la Cuenca del Barberà (Tarragona), en relación con los términos municipales de Blancafort, Barbará, L'Espluga de Francolí, Montblanc, Pira, Vilavert y Vimodí, destaca la gran concentración de infraestructuras de transporte (vehículos, trenes, electricidad y petróleo) existentes en este área y sus graves impactos ambientales, indicando que la línea ferroviaria proyectada incrementa estos impactos. Considera que la solución más razonable y de menor impacto es el corredor 1 entre L'Espluga de Francolí y Cabra del Camp, pero pegado a la autopista actual. Enumera un conjunto de medidas para reducir el impacto paisajístico y el efecto barrera. Adjunta plano con infraestructuras de transporte.

El Museo Comarcal de la Cuenca de Barberà (Tarragona) señala la existencia de yacimientos arqueológicos en la zona comprendida entre los ríos Francolí y Anguera y la presencia de numerosas infraestructuras con elevado efecto barrera. Indica que los corredores 2 y 3 aumentan la fragmentación de dicha zona y afectan al conjunto histórico-artístico de Molins de la Vila y al río Anguera, al tener que pasar entre la variante de la N-240 y el oleoducto. Estos corredores causan un elevado impacto ecológico en el valle del río Francolí ya desde el desfiladero de la Riba. Consideran el corredor 1 como la mejor solución desde el punto de vista ambiental, pero pegándolo a la autopista. Adjunta fotografías y planos.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Descripción de la actuación objeto del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental que se presenta para formular declaración de impacto ambiental corresponde a la fase III del estudio informativo. Dicho estudio informativo tiene por objeto el análisis de las distintas alternativas de trazado de la línea de alta velocidad para unir la ciudad de Lleida con la de Barcelona, concretamente el subtramo Lleida-Martorell, perteneciente a la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

El estudio de impacto ambiental complementa el conjunto de estudios ambientales contenidos en el estudio informativo, cuyo desarrollo ha comprendido tres fases diferenciadas. En la fase I, escala 1:50.000, se estudian un total de diez alternativas de trazado, de las cuales son descartadas aquellas que afectan a recursos ambientales de especial valor. En la fase II, escala 1:20.000, se estudian un total de tres alternativas completas con nueve variantes locales, que se comparan en función del mérito ambiental del territorio afectado por los trazados, introduciendo parámetros como la denominación de origen en las zonas vitivinícolas y las figuras de protección del suelo contempladas en el planeamiento urbanístico. Tras realizar un análisis multicriterio en el que se consideran los costes de construcción, explotación, tiempo de viaje y expropiaciones (0,54), el impacto ambiental (0,16), los riesgos geológicos, geomorfológicos, hidrológicos y los drenajes (0,15) junto con la interconexión y accesibilidad (0,15) se pasa a la fase III, escala 1:5.000, en la que se analiza una única solución, denominada solución 1, con cinco variantes locales.

La solución 1 comienza al oeste de Lleida, rodea la ciudad por el sur y pasa a discurrir entre las localidades de Artesa y Puigvert de Lleida. Continúa al sur de Juneda, desde donde se adapta al corredor de la autopista A-2 hasta llegar a Montblanc. A partir de esta población, toma la dirección del río Francolí, adaptándose, a la altura de Perafort, al trazado actual del ferrocarril. En paralelo a la costa, rodea El Vendrell por el sur, gira hacia el norte y se encaja de nuevo junto al trazado actual del ferrocarril, separándose del mismo ligeramente a la altura de Els Monjos. Atraviesa Vilafranca del Penedès, siguiendo la línea del ferrocarril existente, hasta la localidad de La Granada, donde el trazado se ajusta al corredor de la autopista del Mediterráneo A-7, discurriendo al norte de la misma. Tras pasar Sant Sadurn d'Anoia, discurre entre la A-7 y el ferrocarril existente hasta acceder a Martorell, terminando en el punto kilométrico 147,775, antes del cruce sobre el río Llobregat.

La variante de Francolí, con 33,7 kilómetros de longitud, constituye una alternativa a la solución 1 entre Montblanc y Perafort. Al alejarse del Francolí, evita los sucesivos cruces planteados sobre el río en la solución 1. Se inicia en el punto kilométrico 53,620 y finaliza en el punto kilométrico 86,814 de la solución 1.

La variante de Perafort 1 (14,5 kilómetros) supone una pequeña alternativa de trazado a la solución 1 en el valle del Francolí. Se inicia en el punto kilométrico 76,268 y finaliza en el punto kilométrico 90,717 de la solución 1.

La variante de Perafort 2 (11,7 kilómetros) constituye una alternativa en la última parte del trazado de la variante de Francolí. Se inicia en punto kilométrico 22,579 de esta variante y finaliza en el punto kilométrico 87,062 de la solución 1.

La variante de El Vendrell (14,1 kilómetros) se plantea como alternativa a la solución 1, discurriendo al norte de la localidad de El Vendrell y evitando la intersección con las vías de acceso a la costa. Se inicia en el punto kilométrico 99,054 y finaliza en el punto kilométrico 113,981 de la solución 1.

La variante de Vilafranca del Penedès (23,3 kilómetros) se plantea como alternativa a la básica, bordeando Vilafranca por el sureste. Se inicia en el punto kilométrico 117,102 y finaliza en el punto kilométrico 139,841 de la solución 1.

Tanto la solución 1 como las variantes planteadas tienen los mismos criterios de diseño, ancho de vía de 1,435 metros, ancho de la plataforma en capa superior de balasto de 14,00 metros, velocidad máxima de 350 kilómetros/hora, radio mínimo en planta de 7.000 metros, rampa máxima normal de 2 por 100, rampa máxima excepcional de 2,5 por 100 y longitud normal de vías de apartado de 600 metros y mínima de 400 metros.

Solución propuesta en el estudio informativo

La solución propuesta en la fase III del estudio informativo sometido a información pública, que figura en el tomo XV (planos), está integrada por la solución 1 con las variantes de Francolí, Perafort 2, Vilafranca del Penedès y El Vendrell.

Contenido del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, edafología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales protegidos, aspectos socioeconómicos, sector vitivinícola, usos del suelo, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural.

El estudio concluye la identificación y valoración de impactos, para el tramo inicial de la solución 1, calificando de muy severa la afección a la vegetación de ribera del Segre y del canal de Urgel; de alta la afección a la hidrología subterránea en los primeros 10 kilómetros del trazado, análogamente alta la afección al paisaje por los movimientos de tierra en la zona de Lleida, norte de Camparella, ambas márgenes del Segre y llanura hasta el cruce con el canal de Urgel, e igualmente alta la afección a los suelos de vega de clase B en el entorno del punto kilométrico 5,000. En el tramo correspondiente a la transición de la depresión central a la cordillera prelitoral (puntos kilométricos 32,000-57,000), el impacto global es calificado de alto, casi severo, como resultado de alcanzar la calificación de muy severa la afección a la geomorfología y geología en puntos de difícil adaptación de la traza al terreno, así como por la afección al paisaje, debida a las elevadas dimensiones (22-30 metros de altura) de los taludes y a la elevada visibilidad de los movimientos de tierra desde la A-2 y en el entorno de Vinaixa, de L'Espuga de Francolí y de Montblanc. Asimismo se indica que se afecta a un yacimiento calcolítico situado en el término municipal de L'Albí y a otro menos importante de época prehistórica. Ya en la depresión de Valls-Reus (puntos kilométricos 57,000-82,000), el impacto se califica de severo al discurrir la traza en la misma dirección del río Francolí, atravesándolo siete veces y afectando a suelos de vega muy fértiles con cultivos arbóreos de regadío. La afección alcanza la valoración de muy severa respecto a la vegetación de ribera, muy severa respecto al paisaje (puntos kilométricos 63,000-71,000), severa respecto a la fauna, por pérdida de hábitat y efecto barrera en tramos paralelos al río, así como alta respecto al acuífero. Asimismo, en el paso de la población de La Masó, se prevén unos niveles de inmisión por encima de 65 dB (A). Entre la salida del valle del Francolí y la localidad de El Vendrell (puntos kilométricos 82,000-103,000) el impacto global se califica de alto, como resultado de la afección alta a la geología y geomorfología en el entorno de Roda de Bará, el impacto alto a los suelos agrícolas situados entre Perafort y el macizo de Bonastre, la afección muy severa a la vegetación del río Gaià, el impacto acústico alto a los núcleos de Perafort y Els Garidells, a la urbanización La Cativera (punto kilométrico 90,000), a La Poble de Montornés (punto kilométrico 97,000) y a una urbanización de La Roda de Bará (punto kilométrico 102,000), la afección severa al paisaje (puntos kilométricos 90,000-103,000) y la posible afección durante la fase de obras a la Torre del Cintoí (BIC) en El Vendrell, calificada de muy severa. Continuando en el sentido de la traza, el estudio califica de severa la afección a los accesos a la costa de la localidad de El Vendrell, por efecto barrera, junto con el impacto sonoro sobre la urbanización Coto del Rey. Destaca también la afección por ruido al sur de San Vicent de Calders y al sur de El Vendrell, así como los importantes ruidos y vibraciones que se generarán al paso por el casco urbano de Vilafranca del Penedès. En el área de Sant Sadurn d'Anoia el estudio destaca las afecciones derivadas del relieve complicado de la zona (taludes y túneles), así como la afección a las cavas que provocan la calificación de severo para el impacto global desde esta zona hasta Martorell; además, entre los puntos kilométricos 136,000-147,000, se produce una interferencia casi continua con la cuenca del Anoia, que genera un impacto calificado de alto para la hidrología superficial.

En relación con la variante de Francolí, el estudio califica de severo el impacto sobre el paisaje al inicio de la variante y severo para la vegetación en el paso de la cordillera prelitoral, pero con impactos de menor cuantía para el resto de las variables, por lo que considera que el impacto global alcanza como máximo la calificación de moderado, resaltando las afecciones puntuales, aunque severas, a la vegetación, la edafología y la geología en las inmediaciones del río Francolí.

El estudio considera el impacto de la variante de Perafort 1 análogo al de la solución 1, siendo sólo ligeramente más ventajosa que ésta y con un impacto severo en la boca del túnel de Perafort.

Para la variante de Perafort 2, el estudio califica de moderado el impacto global, presentándose únicamente impactos de tipo severo en los cruces del río Francolí.

En relación con la variante de El Vendrell, el estudio indica que se evita la afección a la Torre del Cintoí, calificando el impacto global de moderado.

Por último, en relación con la variante de Vilafranca del Penedès, el estudio califica de moderado o leve el impacto de los primeros 4 kilómetros y señala afecciones altas únicamente a los usos del suelo, a la hidrología superficial en los primeros 8 kilómetros y al paisaje al inicio y final de la variante. La población de la localidad de Olérdola se verá también afectada de forma notable.

El estudio incluye medidas correctoras, programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis.

El estudio realiza una comparación ambiental de los trazados y concluye que la variante de Perafort 2 tiene mayor impacto que el tramo correspondiente a la del Francolí, por su afección a dos arroyos que no cruza esta última y por su mayor movimiento de tierras; que la variante de Perafort 1 no aporta ventajas respecto a la solución 1 y que la variante de Francolí es, desde el punto de vista ambiental, notoriamente mejor que la solución 1 por alejarse del río, evitando el impacto severo de ésta respecto a la hidrología superficial, la edafología y la fauna. En relación con la variante de El Vendrell, el estudio estima que ésta tiene menor impacto que la solución 1 por evitar sus primeros 4 kilómetros de impacto alto y su impacto puntual severo sobre el patrimonio cultural, así como los impactos severos de la solución 1 respecto a la vegetación, el paisaje y la población. El estudio también estima que la variante de Vilafranca del Penedès implica un empeoramiento de los valores de impacto evaluados para la solución 1.

Por todo ello, el estudio concluye proponiendo la solución 1 con las variantes de Francolí y de El Vendrell.

El estudio de impacto ambiental no analiza la problemática ambiental de los accesos ferroviarios a Lleida, ni de las infraestructuras necesarias para suministrar electricidad a la línea de ferrocarril, como son las cinco subestaciones eléctricas previstas en el tramo y sus correspondientes líneas eléctricas para unir éstas con las líneas de alta tensión existentes en la zona.

ANEXO III

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Se han presentado un total de 13.500 alegaciones, incluyendo firmas y alegaciones múltiples, que pueden agruparse, en función del contenido de las mismas, en unos 300 tipos diferentes. Algunos alegantes, como, por ejemplo, el Ayuntamiento de Santa Oliva, han presentado varias alegaciones, algunas fuera del plazo de información pública. De todas ellas se han recogido los aspectos ambientales más significativos.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones

La Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña indica que entre los puntos kilométricos 59,000 y 61,000 se puede evitar la barrera que produce el terraplén, si se opta por atravesar en paso inferior la C-241 y el acceso a la A-2 reduciendo el viaducto del río Anguera. Igualmente considera que puede disminuirse el impacto sobre el Nou Vendrell y el Camí dels Molins, en El Vendrell, si se proyecta un túnel y se cruza la A-7 en paso inferior. Entre L'Arboç y Sant Sadurní d'Anoia opina que es más adecuada la solución 1, ya que va cerca de la vía actual de RENFE, debiéndose resolver la accesibilidad de la escuela de capacitación de L'Arboç y la afección a las instalaciones de Uniland en Santa Margarida i Els Monjos. La solución 1 evita además el núcleo de Can Batista en Subirats. Indica también que hay posibilidad de situar el trazado más al sur, al paso por Gelida, para afectar menos a los viñedos.

Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural solicita que se desestime el proyecto y que, de manera subsidiaria, se realice otro que subsane los defectos a continuación reseñados y se someta a información pública. Señala los impactos que causa sobre el territorio: Efecto barrera muy acusado, contaminación acústica, grandes vibraciones, afecciones a la vegetación natural, a la geología y a la red hidrológica de los terrenos que cruza. Produce impacto visual y paisajístico, fragmentación del territorio y afecciones derivadas de un largo período de ejecución de la obra. Señala que también causa impactos sociales, dividiendo los términos municipales que cruza y destruyendo gran número de explotaciones agrícolas, origina un gran impacto urbanístico y está poco integrado socialmente en el territorio. Tiene un alto coste económico y baja rentabilidad. Piden mejorar las líneas actuales. Hacen una crítica general del estudio de impacto ambiental y señalan que muchos aspectos que permitirían minimizar el impacto ambiental del proyecto se dejan para el proyecto constructivo o al arbitrio del director de obra: Estudio de canteras, préstamos, vertederos, estudios geológicos y geotécnicos, diseño de taludes, plantaciones, inventario de obras monumentales, inventario arqueológico, etc. No se ha realizado un estudio de fauna que permita con fundamento diseñar los pasos, ni se ha valorado la mortalidad de la fauna a causa del TAV. Consideran que varios impactos que se califican de «muy severos» deberían calificarse de «críticos».

Iniciativa por Catalunya-Colectiu D'Unitat Popular, Agrupament Escola Mare de Deu de la Mercè, I. N. C. Montblanc consideran que el proyecto no tiene interés general, dado su elevado coste y su ineficacia en las zonas cercanas. Indican que provoca efecto barrera, grandes vibraciones, afecciones a la vegetación natural, la geología y la red hidrológica; tiene un grave impacto paisajístico y fragmenta el territorio. Consideran que existe una elevada concentración de infraestructuras en la zona, señalan que afecta a zonas de alto valor como el valle del Francolí y el Macizo de las Montañas de Prades, pendiente este último de la Declaración de Parque Natural. Consideran que no ha habido facilidades para la realización de consultas.

Particulares del término municipal de L'Arboç (Tarragona); Institució de Ponent per la Conservació i el Estudi de L'Entorn Natural (IPCENA); Grup Ecologista de El Vendrell i Baix Penedès; Plataforma Anti TAV de Martorell; Partido Democrático del Pueblo; Unitat D'Esquerres-Izquierda Unida; Iniciativa per Catalunya-Els Verds; Ayuntamiento de La Masó (Tarragona); Partido Democrático del Pueblo y Ayuntamiento de Sant Sadurní d'Anoia cuestionan el interés general del TAV y están en contra del proyecto por sus costes económicos y su baja rentabilidad. Consideran que vulnera los artículos 43, 45 y 130 de la Constitución. Creen que no se ha tenido en cuenta el impacto ambiental y consideran poco serio y riguroso el inventario ambiental. Resaltan la omisión de ciertos núcleos habitados en el estudio y destacan los impactos que causa sobre el medio social y el territorio (análogos a los expuestos por DEPANA). Resaltan la afección al cauce del río Anguera a su paso por Montblanc y a todo el valle del Francolí, así como al macizo de las Montañas de Prades, donde quedan aislados los espacios naturales protegidos. Indican que en El Vendrell afectaría a la mejor zona forestal y de interés ecológico, con águila perdicera y buho real. Señalan que el área atravesada por el proyecto está ya saturada de infraestructuras y que, en algunos casos, se aproxima mucho a los núcleos urbanos. Consideran que la información pública ha sido deficiente. Solicitan la realización de un estudio técnico más detallado y la suspensión del proyecto actual por defectos técnicos. Solicitan propuestas concretas para reducir el impacto acústico y vibratorio, así como contemplar la alternativa del tren pendular por la actual vía férrea y abrir un debate público y social sobre el tema.

RENFE se muestra conforme con la solución propuesta, con la ubicación de las estaciones, PAET y P. B. y con las afecciones a la línea actual de RENFE. Considera que se deben justificar en el anejo de impacto ambiental las razones que ha habido para seleccionar la solución definitiva, ya que ésta presentaba, según la fase II, los impactos más negativos. Con relación a la vegetación, indican que se asigna menos valor naturalístico al matorral con arbolado que a los bosques de coníferas, siendo aquélla una vegetación autóctona más diversa. Los trabajos de fauna deberían ser específicos, contrastados con datos de campo sobre las distintas áreas de interés faunístico. Por lo que respecta a la identificación de impactos, señala que no queda reflejada alteración sobre la fauna originada por vertederos, desvíos de cursos de agua, préstamos, etc., ni sobre la fragilidad del paisaje. No se han estudiado afecciones sobre la vegetación debidas a líneas de A.T. ni a dragados. No se ha tenido en cuenta el riesgo de incremento de la erosión debido a los drenajes superficiales, ni las molestias por ruido a la población, ni las alteraciones sobre el paisaje debidas a la circulación de trenes. El impacto sobre la fauna se ha infravalorado. No se ha dado suficiente peso al paisaje en la valoración global. En relación con el patrimonio artístico, indica que no se han considerado otros monumentos no declarados de interés, ni tampoco la afección paisajística. Recomienda hacer un estudio de integración en viaductos y otras estructuras, así como presupuestar todas las medidas diseñadas, tanto en el proyecto de medidas correctoras como en el plan de vigilancia ambiental.

Autoridad Portuaria de Tarragona; Ayuntamiento d'Amposta (Tarragona); Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona; Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona proponen realizar un acceso de ancho U. I. C. con el puerto de Tarragona y diseñar (pendientes adecuadas) el tramo Tarragona-Martorell para tráfico mixto.

ENAGAS indica las especificaciones a tener en cuenta en los cruces de la solución propuesta con el gasoducto Barcelona-Valencia-Vizcaya (puntos kilométricos 90,850 y 133,350) y con el gasoducto ramal a L'Arbòç (punto kilométrico 114,850).

El Consejo Comarcal del Baix Penedès rechaza el paso del TAV por la comarca del Baix Penedès.

El Consejo Comarcal del Alto Penedès solicita al Ministerio de Fomento la elaboración de un Plan de Transporte Ferroviario para Cataluña antes de resolver definitivamente cualquier nueva infraestructura. Quiere que cualquier actuación en materia ferroviaria respete el territorio, no perjudique el entorno y sea cuidadosa con el medio natural, con los habitantes y con la estructura productiva y social. Piden al Ministerio de Fomento

y a la Generalidad de Cataluña la mejora de las infraestructuras ferroviarias de la comarca, incrementando los trenes regionales, de cercanías, largo recorrido y mercancías.

El Ayuntamiento de Lleida indica que el Plan General recoge el PAET desplazado en dirección noroeste para evitar el ámbito del parque territorial del Segre en la zona de Rufeá y que la zona de entrada a Lleida requiere un estudio específico de las afecciones a las fincas, sin excluir la posibilidad de la su expropiación completa. Considera también que el viaducto sobre el Segre y la A-2 se debería prolongar por el noroeste hasta sobrepasar la N-II y por el sudeste hasta sobrepasar la N-230. Indica la necesidad de estudiar soluciones alternativas para minimizar los taludes entre los puntos kilométricos 3,5; 6,0; 7,7, y 8,0.; estudiar a fondo el impacto ambiental en el tramo del parque territorial del río Segre y en el corredor ecológico, así como la implantación de barreras acústicas y de actuaciones que faciliten la permeabilidad de la nueva infraestructura. Por lo que se refiere al patrimonio cultural, señala que deben seguirse las indicaciones del informe de la sección de arqueología del Ayuntamiento de Lleida, coordinando con ella todas las actuaciones.

La Asociación de Vecinos Veins «Arques», de Rufeá, piden un máximo respeto a las comunicaciones entre un lado y otro del trazado, así como una insonorización total. Solicitan que el paso por el área de Rufeá sea con pilares y no con el terraplén previsto.

Las Comunidades Generales de Regantes del Canal de Pinyana y del Canal de Urgell indican la afección a su red hidráulica (incluyendo las Acequias Mayor y del Medio en el caso de Pinyana) y especifican los requerimientos a cumplir en su reposición, que deberá incluir la red de desagües y drenajes existentes, acondicionando nuevos desagües para las fincas afectadas. Solicitan que la ejecución de las obras se haga fuera de la campaña de riegos y que el proyecto de reposición sea consensuado con sus técnicos, ya que éste y el plan de obra deberán ser aprobados por las comunidades de regantes.

Particular del término municipal de Puigverd de Lleida señala que el trazado de la línea de alta velocidad divide en dos una finca de su propiedad y destruye la «Casatorre» que en ella se encuentra, siendo dicha casa su única vivienda. Propone plantear una variante, desplazando hacia el norte el trazado del Estudio Informativo.

La Granja Escuela Les Obagues (término municipal de Juneda) y la Associació Defensa del Patrimoni Natural solicitan que se considere la proposición de anteriores proyectos presentados por el antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, adoptando el trazado sur paralelo a la autopista A-2 y sin afectar a núcleos de población. Indican que la granja escuela se ve afectada por el trazado propuesto, con el evidente perjuicio que se produce, incluso desde el punto de vista de la seguridad (a la granja escuela asisten escolares). Solicitan que se desplace el trazado 200 metros hacia el norte o 350 metros al sur de la granja y les cedan la gestión ambiental de las pequeñas superficies de tierra no afectadas por el trazado y que serán expropiadas. Requieren un trazado en túnel y definir las medidas correctoras de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Les Borges Blanques solicita la sustitución de las obras de reposición del punto kilométrico 28,300 por un paso inferior en el punto kilométrico 28,550 por considerar las primeras innecesarias. Piensan que sería necesario otro paso inferior en el punto kilométrico 31,170.

El Ayuntamiento de L'Albí solicita que se evite el movimiento de grandes volúmenes de tierras y se hagan dos viaductos entre los puntos kilométricos 35,900 al 36,500 y 38,650 al 39,150 para permitir el paso de aguas y fauna. Solicitan que en el tramo cercano al casco urbano se construyan pantallas acústicas y se eviten las interferencias con aparatos de radio y televisión. Pide que se respete al máximo la red de caminos y recorridos fluviales naturales. No quiere que el trazado sea otra barrera física. Indica que, al ir paralelo el trazado a la A-2, la franja entre ambas vías queda incomunicada y de difícil acceso, por lo que las fincas ubicadas allí deberían expropiarse en su totalidad.

Particular del término municipal de L'Albí indica que es propietario de una explotación cunícola de ciclo completo que se verá afectada por el proyecto, causando éste graves trastornos a su explotación. Resalta el impacto acústico y paisajístico del proyecto en esta zona.

El Ayuntamiento de Tarres indica la afección a un camino que se repone por encima del túnel número 2 y solicita que se haga un puente por el mismo sitio por el que pasa el camino. Caso de no ser ello posible por razones económicas, pide que la reposición del camino se haga hasta encontrar el camino original y procurando que la pendiente no supere el 10 por 100.

El Ayuntamiento de Vimbodí solicita que se respeten todos los caminos y pasos que hay en la actualidad en su término municipal que se ven afectados por el trayecto de la línea de alta velocidad.

Particulares del término municipal de L'Espluga de Francolí, el Ayuntamiento de L'Espluga de Francolí y el Ayuntamiento de El Rourell destacan los impactos que origina el proyecto sobre el territorio, como son el acusado efecto barrera, la contaminación acústica y la generación de grandes vibraciones, las afecciones a la vegetación natural, la geología y la red hidrológica de los terrenos que cruza, así como el impacto visual y paisajístico, la fragmentación del territorio y las afecciones causadas por un largo período de ejecución de la obra. También causa impactos sociales, dividiendo los términos municipales que cruza, destruyendo gran número de explotaciones agrícolas y produciendo un gran impacto urbanístico al estar poco integrado socialmente en el territorio. Estiman que tiene un elevado coste, con estaciones alejadas de los núcleos urbanos de las ciudades, que es ineficaz para cercanías y media distancia y que su mantenimiento es caro. Destacan la gran afección al cauce del río Anguera a su paso por Montblanc y a todo el valle del Francolí, así como al macizo de las montañas de Prades, donde quedan aislados los espacios naturales protegidos. En el caso de L'Espluga del Francolí, señalan que existe una saturación de infraestructuras en la zona y que se produce un acercamiento muy acusado al núcleo urbano, polígono industrial, etc. Indican que ha habido pocas facilidades para consultar el estudio informativo, ya que a los Ayuntamientos sólo se les ha mandado un extracto, siendo además la escala cartográfica insuficiente para examinarlo con detalle. Si se decide seguir con el proyecto, solicitan que se aleje lo máximo posible del núcleo urbano, al otro lado de la autopista, y que se haga un camino paralelo, por fuera del vallado, para facilitar a los agricultores el acceso a sus fincas.

El Ayuntamiento de Montblanc rechaza la solución propuesta, ya que es la más costosa en el tramo Montblanc-Martorell y la que tiene mayor impacto ambiental, sobre todo visual y de efecto barrera. Destaca la afección al cauce del río Anguera y el valle del Francolí y el aislamiento del macizo de las montañas de Prades, que está incluido en el «Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña». Considera que su territorio está saturado de infraestructuras e indica que afecta negativamente a la industria «Sinterizados Montblanc, Sociedad Anónima», que usa tecnología de alta precisión, por lo cual se tendría que alejar la línea lo máximo posible de ella, aproximándose a la A-2. En caso de mantenerse el actual trazado, se debería bajar su cota a partir del punto kilométrico 59,190. Señalan que hay caminos y carreteras que no se han tenido en cuenta, indicando que está en fase de adjudicación una variante de la N-240 y está prevista una variante de la C-240 para enlazar con aquélla.

El Museo Comarcal de la Cuenca de Barberá (término municipal de Montblanc) indica que es propietario del conjunto histórico arquitectónico denominado «Molins de la Vila», declarado Bien Cultural de Interés Nacional por la Generalidad. Consideran que el TAV causa un impacto negativo en el citado monumento y en el valle del Francolí. Consideran inadecuado el proyecto, con alto coste económico y social y con menoscabo del patrimonio cultural y paisajístico de la comarca.

«Sinterizados Montblanc, Sociedad Anónima» (término municipal de Montblanc), que fabrica piezas de alta precisión para automóviles, indica que se ve afectada su futura ampliación por la solución propuesta y, dada la proximidad, por el efecto perjudicial que las vibraciones pueden causar a su maquinaria. Alegan que el TAV pasa por suelo urbano y exponen tres posibles alternativas: Adoptar la solución 1 desde L'Espluga de Francolí y enganchar en La Riba con la solución propuesta; empezar igual que la anterior y, después de cruzar la C-241, conectar con la propuesta poco después del cruce con la N-240; o si no, empezar igual hasta la C-241, para desde allí conectar con la propuesta en La Riba.

Particular del término municipal de La Riba alega que la entrada del túnel número 7 está a 285 metros de su vivienda e indica la falta de estabilidad de la montaña de Puigcabré, debida a las acciones que ha sufrido por infraestructuras o fenómenos naturales. Señala el importante impacto ambiental, acústico y vibratorio, y destaca la ausencia de medidas correctoras sobre vibraciones.

El Ayuntamiento de Valls y la Agrupación Comarcal del P.S.C. a L'Alt Camp indican que no están de acuerdo con el paso del tren por el área de Tarragona, ni con la ubicación de la estación, ni con la decisión de que el tráfico sea exclusivo de viajeros. Señalan que afecta a las zonas más fértiles de la comarca y que los espacios naturales de las Montañas de Prades quedan aislados respecto a otros sistemas montañosos de menor altitud situados más al norte, además de afectar al valle del Francolí, que es un importante corredor biológico. Indican que entre los puntos kilométricos 0 y 10 se produce un impacto muy severo a cultivos de regadío y que entre los puntos kilométricos 32 y 57 hay un impacto importante sobre la geología, geomorfología, paisaje y patrimonio cultural de la zona. Asimismo, en las variantes del Francolí y Perafort 2 hay impacto sobre la edafología y la vegetación. Indican que las medidas correctoras de protección ambiental durante la fase de explotación son insuficientes, que

no están previstos los accesos a la obra ni su impacto sobre el territorio; que no están previstos pasos superiores de fauna ni la solución al efecto dique que produce el cerramiento de la línea, además de no estar explícitos los procedimientos utilizados para conocer el grado de aceptación o rechazo del proyecto, ni estar estudiadas las implicaciones económicas de sus efectos ambientales. Señalan también que en algunos municipios no se respetan zonas urbanas y urbanizables y que la escala usada no permite conocer con detalle las afecciones a fincas y vías pecuarias.

El Ayuntamiento de Alcover informa negativamente el proyecto, no considerándolo de interés general. Indica que destruye las tierras de labor más ricas y productivas y discurre próximo al núcleo urbano, causando problemas acústicos, paisajísticos, visuales, etc. La solución elegida es la más costosa y no tiene en cuenta las infraestructuras y caminos vecinales existentes, los canales de riego, las canalizaciones de aguas residuales, etcétera. Falta, paralelos al trazado, una serie de viales de auxilio, de seguridad y de conexión con el resto de la red de viales. No está de acuerdo con la calificación del impacto paisajístico de «muy baja» para este término municipal. Considera que el viaducto crea una gran barrera visual y física e indica que el túnel próximo atraviesa montañas que han tenido problemas de deslizamientos.

Particulares del término municipal de Alcover, propietarios de fincas afectadas, discrepan del interés general del proyecto e indican que éste divide en dos el término municipal, creando una barrera física e impidiendo el crecimiento futuro. Consideran que hay un gran impacto ambiental y que los cultivos, al ser de poca extensión, se ven muy perjudicados, como también los pozos y canales de regadío. Indican que hay zonas de bosques y arbolado que desaparecerán, contribuyendo a la desertización de la zona. Un alegante dice que existe afección a las «Montañas de Prades», declaradas de especial interés ecológico ambiental, protegidas por la Ley del Parlamento de Cataluña 12/1985 y por el Decreto de la Comunidad Autónoma Catalana 328/1992. Otros alegantes se oponen al proyecto y piensan que se deberían mejorar las actuales líneas ferroviarias. Creen que en la zona de L'Alt Camp se debe ir por la margen izquierda del río Francolí hasta Perafort. Consideran que la alternativa propuesta disminuye la superficie de cultivo y afecta a la fauna en una zona que ya está contaminada por una fábrica de productos químicos, una cantera y una planta de reciclaje de aceite usado de automóvil. Otros alegantes indican la falta de un estudio económico y un análisis financiero del proyecto y muestran su oposición al trazado por afectar éste a sus fincas, de elevado interés agrario, o a terrenos calificados como zona urbana (gran industria). Indican también que no se respetan zonas de interés paisajístico y consideran que se crean graves impactos ambientales y afecciones negativas a la población.

Ayuntamiento de Vilallonga del Camp; Unió de Pagesos de Vilallonga del Camp; parroquia de San Martí; Asociación Juvenil de Vilallonga del Camp; Associació Cultural i Centre d'Estudis de Vilallonga del Camp; Associació Amics del Roser; Associació de Jubilats i Pensionistes del Roser y la Associació de Pares d'Alumnes del Colegi Públic Pere Virgili (término municipal de Vilallonga del Camp) indican que la variante de Perafort 2 pasa muy cerca de la Ermita del Roser, protegida por el Catálogo de las Normas Subsidiarias de la Comisión de Urbanismo de Tarragona y del cementerio. Solicitan que se rechace dicha variante y se adopte en este tramo la variante del Francolí para solventar esa afección.

El Ayuntamiento de El Morell prefiere un trazado por Cabra del Camp, ya que el propuesto es más largo y produce gran impacto sobre el valle del río Francolí. Además, impide la expansión de las industrias de la zona. Sólo se justificaría el trazado si se hiciera tráfico de mercancías hasta o desde el puerto de Tarragona. Indican que existe un conjunto histórico protegido denominado «La Granja dels Freres», datado en el siglo XII, que puede verse afectado. Piensan que el Ministerio de Fomento debería acompañar la inversión de la estación de Perafort con inversiones para mejorar la red viaria, en especial de la carretera N-240.

Asociación Empresarial Química de Tarragona prefiere la variante de Perafort 1. Indica que la solución propuesta coarta cualquier futura expansión del polígono químico de Tarragona en la zona norte, únicos terrenos calificados como Gran Industria. No hay terreno reservado por la Generalidad para el TAV en las proximidades de El Morell. Considera que la variante de Perafort 1 presenta una ligera ventaja de impacto ambiental frente a la solución propuesta.

Particulares del término municipal de La Secuita consideran no adecuado el punto de emboquille del túnel, tanto desde la seguridad como desde el impacto ambiental y solicitan que se estudien otras alternativas. Consideran que no es correcto el trazado del nuevo vial desde Mas del Xalet hasta la TV-2031, debiendo adaptarse al camino de Perafort.

El Ayuntamiento de Perafort, «Repsol Petróleo, Sociedad Anónima», y un particular del término municipal de Perafort desestiman la variante Perafort 2 y eligen la solución 1, que tiene reserva de terrenos (incluyendo

la estación y los accesos por carretera) en las normas subsidiarias y no perjudica al municipio agregado de Puigdelví. «Repsol, Sociedad Anónima», indica la afección a una tubería y los propietarios de fincas afectadas piden que el trazado vaya por la margen izquierda del río Glorieta, en la que las fincas están abandonadas. Estiman grave el impacto ambiental.

El Ayuntamiento de la Pobl de Montornès solicita la reposición de los caminos de La Nou y del cementerio, la construcción de un apeadero en la línea de F.C. Roda de Bará-Valls y de un acceso viario a la nueva estación del TAV de Perafort, así como la desafectación de la línea de F.C. Roda de Bará-Reus, que está fuera de servicio.

El Ayuntamiento de Roda de Bará quiere la denominada solución propuesta (variante de El Vendrell). Solicita que el proyecto constructivo tenga las máximas precauciones sonoras y acústicas y que se estudien los perjuicios que se causan a los espacios libres y a los servicios públicos.

Particulares de Roda de Bará prefieren la solución 1, por ser la que menos afecta a sus intereses.

La Asociación de Vecinos de la calle Pedrera (término municipal de Roda de Bará) indica que el trazado, en su segunda mitad, no se adapta al corredor de infraestructuras previsto en su día, paralelo a la autopista A-2, y que la ubicación de la estación de Tarragona es cuestionable porque puede interferir con el Plan de Seguridad Química de Tarragona. Expone que les afecta el trazado de la solución 1 (puntos kilométricos 102,000-102,725) y rechaza el trazado de la variante de El Vendrell (puntos kilométricos 101,311-102,000) por el deterioro paisajístico y contaminación acústica que provocaría.

Particulares del término municipal de El Vendrell prefieren la solución propuesta (variante de El Vendrell). Señalan errores en la cartografía del estudio (faltan la variante de la N-340 con la C-246 y la autopista A-16 en el plano 2.2. Hoja 9 a escala 1:50.000). Consideran que con la solución 1 se perjudica gravemente al polígono de La Cometa y al de Molí d'en Serra, obliga a demoler el barrio de El Molí y afecta a la urbanización Nou Vendrell, colocándole una muralla. Indican afecciones graves a la sierra de Bonastre. Piden que no pase el TAV por su término municipal o que, en otro caso, lo atraviese en túnel.

El Ayuntamiento de El Vendrell detecta errores en la cartografía, resalta la gran concentración de infraestructuras y servicios existente en la zona, así como la afección a varios núcleos urbanos, como Nou Vendrell, a polígonos industriales, como La Cometa, y a viales y servicios básicos. Estima un fuerte impacto paisajístico, sonoro y visual. Destaca la afección al núcleo de San Vicenç de Calders, de notable valor paisajístico, incluido en el «Plan Especial de Conservación y Revalorización». Señala la afección a la Sierra de Bonastre y a la «Roca Aguilera», donde está presente el águila perdicera. Solicita que se estudie la adopción del trazado de la variante A-3 de la fase II, que no afecta al término municipal, y exige que se desestime la solución 1 por el sur de El Vendrell y que se modifique la solución de la variante de El Vendrell entre los puntos kilométricos 99,054-108,095, soterrando la vía desde el cruce con la autopista hasta la salida del término municipal.

«Aricemex, Sociedad Anónima», y «Comercial Lázaro, Sociedad Anónima» (término municipal de El Vendrell), propietarios de canteras próximas a los túneles números 13, 14 y 15 en El Vendrell, quieren que se les especifique la distancia de seguridad a observar en las voladuras. Solicitan un trazado alternativo a la solución 1.

GEVEN (Grupo Ecologista de El Vendrell i Baix Penedès) enumera los impactos del proyecto sobre la vegetación y la fauna, los problemas acústicos, el efecto barrera, los grandes movimientos de tierras, los procesos erosivos, las alteraciones geomorfológicas e hidrológicas y las afecciones al paisaje, al turismo y al urbanismo. Señala que el proyecto tiene elevado coste económico y baja rentabilidad y opina que habría que mejorar las líneas actuales. Considera que no se ha hecho un estudio de viabilidad ambiental del trazado. A su juicio no está claro que el estudio de impacto ambiental cumpla los requisitos precisos para salir a información pública. Hay demasiadas medidas de corrección del impacto que se dejan para el proyecto constructivo. El trazado causa en varios puntos un impacto muy severo de carácter botánico, paisajístico, geológico y socioeconómico, así como al patrimonio cultural. Solicita que se desestime el proyecto y subsidiariamente que se realice otro que cumpla todos los requisitos indicados y se someta a información pública de nuevo.

Particular del término municipal de El Vendrell pide desestimar el proyecto por la agresión arqueológica que produce y por no tener un Plan de Actuación Arqueológico ni Paleontológico. En la zona de El Vendrell atraviesa yacimientos iberos y romanos, como el de Mas Castellar en Els Monjos, que podría ser la ciudad romana de Antistiana. A unos 500 metros al sur del TAV hay una villa romana en Cal Pere Joan. Hay otro yacimiento en la Vinya d'en Pau, a dos kilómetros de Vilafranca. En él se han encontrado restos iberos y se cree relacionado con el de Mas Castellar. Otros

yacimientos afectados podrían ser el de Mas Granell, el de la Mare de Deu de Penyafel, el de Can Brugal y el de Les Bagues. En Les Badies, cerca de Les Masuques, hay otro aún sin excavar. En Vinyes de Sant Vicenç, Mas Calent, Casa Alta, Can Llopart, el Forn de Can Reventós, la Serreta de Vilardordí, Feixa del Cintet, Forn de Can Cassanyes, Columbarí del Casalot y el del riu Foix.

Particulares; Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de El Vendrell se oponen al trazado propuesto y a la construcción del TAV. Alegan que no se ha tenido en cuenta el planeamiento urbanístico de la zona, ni las afecciones futuras. El proyecto no tiene rentabilidad social ni viabilidad económica, y no estiman procedente la declaración de interés general. Tiene un gran impacto paisajístico, con grave deterioro de zonas forestales; el problema de la contaminación acústica está sin resolver y produce afección a suelos industriales limitando el futuro desarrollo industrial. No se tiene en cuenta la futura variante C-246. Comporta un grave deterioro del territorio.

El Ayuntamiento de Santa Oliva prefiere la solución 1 a la variante de El Vendrell, por afectar ésta al núcleo urbano «El Camí dels Molins» y al sector industrial «Torrent del Lluç», a un vial previsto y a una masía rehabilitada. El TAV fragmenta el territorio del municipio aislando una parte de él y perjudicando las perspectivas de desarrollo de la comarca. Indica la ausencia en el estudio de la variante de la C-246, la A-16 y varios viales de Santa Oliva. Indica que existe una reserva de suelo para la solución 1 y no para la variante.

Posteriormente se remitieron numerosas alegaciones solicitando la emisión de un informe sobre la eficiencia y el sobrecoste social de la variante de El Vendrell respecto a la solución 1. El Ayuntamiento remitió también documentación complementaria (Estudio de Impacto), en la que se estima que la variante a la solución 1 tiene un impacto económico superior. Recuerda el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de El Vendrell (14 de abril de 1998), en el que se califica el impacto de la variante a la solución 1 como severo y no se opone a ella. Se señala que la variante a la solución 1 es 3.500.000.000 de pesetas más costosa y solicita un informe sobre la eficiencia y el sobrecoste de dicha variante en el marco de la Ley 7/1985 (artículo 57). Indica que la base cartográfica 1:5.000 del proyecto no está actualizada, careciéndose de información necesaria para realizar el proyecto. En la documentación complementaria remitida se expone que las valoraciones en la variante de El Vendrell, al igual que en la solución 1, no responden a información real en el municipio de Santa Oliva. En la variante de El Vendrell a su paso por Santa Oliva no se ha tenido en cuenta la clasificación como suelo urbano del núcleo «El Camí dels Molins», ni como suelo industrial del «Molí d'En Serra». Por lo tanto, la valoración de la variante de El Vendrell en Santa Oliva debe considerarse alta (valor 6) y no compatible. No se ha considerado en el impacto paisajístico el proyecto de la variante C-246. No se ha valorado el paso del TAV por el «Massis de Bonastre», monte de elevado interés para excursionistas y espeleólogos. Se considera que el impacto del TAV a su paso por la «Roca Aguilera» debe calificarse de alto (valor 6), en vez de compatible, por habitar águilas (especie protegida) y por el interés para los escaladores. No se ha tenido en cuenta el planeamiento municipal vigente ni el Plan General. El paso del TAV por Santa Oliva crearía un abanico de recortes de suelo totalmente contrarios a las directrices del plan. Se debe valorar este impacto como moderado (valor 4) en vez de compatible. De todo lo anterior se concluye que la valoración numérica del impacto sería menor para la solución 1: (3,42 = impacto leve) que para la variante de El Vendrell (4,21 = moderado). El impacto paisajístico de la variante de El Vendrell es debido a una barrera de taludes (este-oeste) entre cinco y doce metros (10,8 metros en zona urbana), a un viaducto entre 11 y 21 metros de altura, a la interferencia con la variante C-246 (no tenida en cuenta en el Estudio Informativo) y a la ruptura de las visuales características de la depresión del Penedès (media y larga distancia) y de la estructura visual del territorio. Por el contrario, la unión del TAV paralelamente a la N-340, al corredor del ferrocarril St. Vicenç de Caldens-Barcelona y la A-16 no rompe las actuales cuencas visuales. Destaca también la gran contaminación acústica debida a la posición elevada y a la proximidad de la urbanización «Camí dels Molins».

Con fecha 22 de febrero de 1999, el Ayuntamiento presenta una alegación basada en la ampliación de información recibida tras consulta al Defensor del Pueblo, en la que se complementan las observaciones realizadas en anteriores alegaciones y se plantean distintas objeciones a la modificación propuesta por el promotor (variante de El Vendrell modificada). En relación con ésta, destaca una mayor afección a la zona residencial «Camí dels Molins», generando una mayor fragmentación de la zona, un mayor impacto visual y un incremento del riesgo para la salud; idénticas observaciones a las ya realizadas sobre la zona residencial «Sant Jordi»; e inconvenientes técnicos al paso, bajo la A-7, condicionados por

la Riera de la Bisbal y el cruce con la variante de la carretera comarcal C-246, que supondrán mayores taludes y en consecuencia mayores afecciones visuales. En consecuencia, se solicita que el organismo competente reconsidere el trazado definitivo y que cualquier modificación considere el impacto sobre la estructura territorial del municipio, su potencial económico y su población. Además indica que cualquier modificación que se lleve a cabo se deberá notificar a la Administración Local de Santa Oliva.

Por último, el 13 de mayo de 1999 el Ayuntamiento de Santa Oliva remitió una nueva documentación, consistente en el dictamen, suscrito por dos profesores de Derecho Internacional Público (uno de ellos catedrático de la Universidad Autónoma de Barcelona), sobre las posibles consecuencias en relación con las ayudas de la Comunidad Europea (FEDER y otras) si se elige la alternativa propuesta por el Ministerio de Fomento, que conlleva, a su juicio, un potencial impacto ambiental negativo conjugado con un claro incremento del coste en la ejecución. Se vuelve a adjuntar el dictamen del Arquitecto Municipal sobre la comparación de alternativas, así como la síntesis de las conclusiones presentadas en el dictamen respecto a la comparación de alternativas y al Estudio de Impacto Ambiental, suscrita por la Asesora de Medio Ambiente del Ayuntamiento.

Particular del término municipal de Santa Oliva, Coordinadora de Barrios afectados por el TAV de Santa Oliva, Ayuntamiento de Santa Oliva y Asociación de Vecinos Sant Jordi del término municipal de Santa Oliva. Recomiendan la solución 1, desestimando la variante de El Vendrell por el efecto barrera que producirá en las poblaciones del interior, por su mayor coste, por su gran impacto económico sobre el municipio de Santa Oliva (debido a la afección a los polígonos industriales de La Cometa y del Molí d'En Serra y a los barrios Nou Vendrell, Sant Jordi, Camí dels Molins y Les Pedreres), y por implicar un fuerte impacto ecológico en el Macizo de Bonastre, de alto valor ecológico, con presencia de especies protegidas. Las condiciones estructurales del trazado (terraplenes y viaductos) supondrán un alto impacto ambiental sobre los vecinos. No se considera la variante de la carretera comarcal C-246 y no se respeta el planeamiento urbanístico ni las reservas de terreno realizadas por la Generalidad en el Plan Especial de Infraestructura ferroviaria de 1995. Solicitan la creación de un fondo de compensación, añadido a las indemnizaciones para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos afectados. Piensan que el acceso a la lectura del proyecto ha sido absolutamente restringido y piden un nuevo período de información pública después de hacer el proyecto constructivo. No se valora convenientemente el grave impacto visual y el efecto barrera, no hay un estudio concreto de los niveles sonoros en los núcleos habitados (período nocturno) y es necesario realizar un estudio detallado de las posibles afecciones por vibraciones y por inducción electromagnética. Proponen un nuevo trazado que va entre el norte de El Vendrell y Santa Oliva y el sur de La Bisbal del Penedès, sin afectar a los núcleos urbanos de estas localidades ni tampoco las áreas industriales ni naturales.

El Ayuntamiento de Bellvei rechaza el paso del TAV por el término municipal y pide otra alternativa que no afecte ni al municipio ni a la comarca. Si no fuera posible, que su paso por el municipio sea en trinchera para minimizar el impacto sonoro, visual y medioambiental; que se hagan tres pasos elevados, así como los caminos necesarios para acceder a los terrenos que quedan entre el TAV y la actual línea de F.C. Pide que se respeten en lo posible todos los pozos y casetas.

El Ayuntamiento de L'Arboç indica que, por resolución del Pleno (29 de abril de 1998), se desestima la variante de Vilafranca y, si se elige la solución 1, es indispensable que en ningún momento, al paso por L'Arboç, se separe de la vía actual del tren y de la autopista A-7. Considera que el trazado seleccionado afecta al crecimiento urbanístico, que en el Estudio faltan medidas correctoras de impacto ambiental (preservación de los acuíferos, barreras antirruido, permeabilización transversal, etc.) y que hay ausencias en la cartografía (paso elevado de la carretera de Banyeres sobre el ferrocarril actual, variante de la carretera de Banyeres hasta la N-340, Parque Industrial Polígono del Foix, variante de la N-340 de Santa Margarida i Els Monjos y futura variante de la N-340 a su paso por L'Arboç).

El Ayuntamiento de Castellet i la Gornal solicita la suspensión del proyecto y la adecuación de la actual infraestructura. Reclama la revisión del Plan Director de Transporte Ferroviario y pide un período de información pública antes de la aprobación del proyecto. Indica que la variante de Vilafranca provoca una importante afección sobre el núcleo de les Masuques y que la solución 1 es mejor por producir menos impacto, menos efecto barrera y estar más compensada de tierras, aunque tiene un mayor costo. El trazado propuesto excede el nivel sonoro máximo recomendado por el Ministerio de Medio Ambiente y en el corredor hay constancia de yacimientos arqueológicos.

El Ayuntamiento de Sant Jaume dels Domenys rechaza el paso del TAV por el Baix Penedès y solicita que se estudien otras alternativas que no pasen por la comarca. En caso contrario, solicita que se estudien medidas minimizadoras de impacto.

El Ayuntamiento de Santa Margarida i Els Monjos solicita la suspensión del proyecto del TAV y pide un estudio basado en el aprovechamiento de la actual infraestructura para la circulación de trenes de velocidad alta. Indica que la solución propuesta (variante de Vilafranca) afecta al núcleo urbano de Les Masuques, a la vegetación de ribera del río Foix, a las masías de Cal Noi, al barranco de Sant Llorenç, a bosquetes de pinar y encinar, así como a una cementera, presentando elevados taludes. La solución 1 afecta al núcleo urbano de La Rápita, a la fábrica de Gallina Blanca, a los accesos a la cementera, a los accesos e instalaciones de las industrias al lado del río Foix, a la vegetación de ribera de dicho río, al torrente de Mata-rectors, que es un espacio de interés paisajístico y ecológico, y al núcleo de Els Monjos. Considera que no se han estudiado correctamente las afecciones, dejándolas para una fase posterior y que la variante de Vilafranca tiene menor incidencia sobre la población y sobre la estructura productiva del sector industrial, pero crea una nueva barrera a añadir a las existentes y destruye gran parte de las zonas de mayor interés del municipio; mientras que la solución 1, que aprovecha en lo posible el trazado del actual ferrocarril, plantea una serie de afecciones que la hacen casi inviable. Por todo ello, solicita la suspensión del proyecto y abordar uno nuevo sobre el ferrocarril existente, modificar sobre la base de la duplicación y proponer el salto sobre la línea actual en la recta del municipio de L'Arboç, haciendo ripado de la vía actual y cuidando de minimizar la afección a viviendas de Cal Claramunt. Propone como medida compensatoria el traslado de la actual estación de RENFE (que está fuera de servicio) a las proximidades de Els Monjos. Pide también la correcta reposición de los accesos afectados y el estudio del paso entre Cal Claramunt y La Rápita, de forma que se permita su futuro cubrimiento. Insiste en que las medidas correctoras que se vayan a aplicar son determinantes a la hora de valorar las distintas alternativas.

«Uniland Cementera, Sociedad Anónima», y «Corporación Uniland, Sociedad Anónima» (término municipal de Santa Margarida i Els Monjos), indican que tienen una fábrica de cemento al lado de la vía actual afectada por la solución 1 y una concesión para extraer mineral en una amplia zona al sur de la fábrica, atravesada por la solución propuesta (variante de Vilafranca)

Particulares del término municipal de Santa Margarida i Els Monjos. Uno de ellos rechaza la variante de Vilafranca del Penedès y pide la solución 1, ya que la primera destruye el paisaje y es más perjudicial ecológicamente. Otros particulares se oponen al TAV, no considerándolo de interés general, ya que provoca un gran impacto ambiental. Se manifiestan en contra de la solución 1, sobre todo por afectar a una masía histórica en el punto kilométrico 126,300 y por atravesar por mitad del pueblo, en paralelo a la vía actual, alterando numerosos viales. Piden buscar alternativas que provoquen menos impacto social y ambiental que el TAV.

«Gallina Blanca Purina, Sociedad Anónima», y Junta de Compensación del Plan Parcial del sector A1-A2 del Plá de L'Estació (Ayuntamiento de Santa Margarida i Els Monjos). La empresa plantea las graves afecciones que sobre sus instalaciones puede ocasionar la solución 1, que afecta a su proceso de producción y a varios elementos concretos de sus instalaciones. Indica también la posible afección por las zonas de servidumbre, pudiéndose llegar a la necesidad de traslado de la fábrica. Solicita que se elija la variante de Vilafranca. Aporta documentación adicional. La Junta de Compensación plantea similar alegación en cuanto a instalaciones afectadas y costos del traslado industrial y manifiesta su preferencia por la misma solución.

Particulares del término municipal de Moja-Olérdola rechazan la solución propuesta (variante de Vilafranca) porque parte en dos mitades el municipio de Moja-Olérdola, creando una barrera física e hipotecando el futuro crecimiento de la población. Dicha solución tiene un gran impacto ambiental y visual y, en caso de fuertes lluvias, en Vilafranca puede actuar la nueva línea del TAV como dique y provocar inundaciones. Pasa por encima de la planta de compostaje de Vilafranca y por un vertedero clausurado, del cual temen emanaciones al hacer la obra. Afecta al cementerio de Moja (punto kilométrico 126,850). Afecta a varias pequeñas empresas del polígono industrial de Sant Pere Molanta y, al ser paralela a la A-7, creen que puede ser un foco de distracción para los conductores.

«Cavas Hill, Sociedad Anónima», y Celler Cooperatiu (término municipal de Moja-Olérdola). La primera indica que la variante de Vilafranca afecta a sus instalaciones por el ruido y las vibraciones, alterando de este modo la calidad de sus productos. La cooperativa indica que esta misma solución afecta gravemente a superficies de cultivo esenciales desde el punto de vista de sus asociados, que produce un elevado efecto barrera y un perjuicio visual y ecológico.

El Ayuntamiento de Olérdola pide que no se haga la variante de Vilafranca. Esta solución crea una barrera física entre el núcleo de Moja y la urbanización «Daltmar» con el resto del municipio. Considera que se hipoteca el futuro crecimiento de Moja y que el trazado causa un grave impacto ambiental. Estima que hay un impacto sobre la abundante fauna y la flora autóctona, como la palmera «margalló», así como impacto visual y paisajístico. Considera que existe un grave riesgo de inundación en la zona del polígono industrial, ya que los terraplenes de la nueva línea pueden formar una gran presa; que se produce una gran afección a suelo agrícola y se afecta a la planta de compostaje, al cementerio de Moja, a un antiguo vertedero y al polígono industrial Sant Pere Molanta. Estima preferible mejorar la actual red ferroviaria. Se pide un debate social, la suspensión del proyecto, revisar el Plan Director de Transporte Ferroviario, potenciar el uso del transporte ferroviario público y la apertura de un período de información previo a la aprobación definitiva del proyecto.

Particular del término municipal de Moja-Olérdola considera que la solución 1 beneficiará a Vilafranca del Penedès. Rechaza la variante de Vilafranca por partir el municipio de Olérdola en dos mitades, hipotecar el crecimiento del núcleo de Moja, causar gran impacto visual, atravesar el término municipal de Vilafranca del Penedès en terraplén, actuando de presa en época de lluvias, crear un nuevo efecto barrera, pasar sobre un antiguo vertedero (que podría provocar olores y gases durante un tiempo indeterminado), pasar sobre el cementerio del núcleo de Moja y afectar al polígono de Sant Pere Molanta.

El Ayuntamiento de Vilafranca del Penedès rechaza la solución propuesta (variante de Vilafranca), porque vulnera espacios débiles, elude las propuestas urbanísticas municipales e ignora las condiciones territoriales existentes. Indica que la solución 1 es aceptable, si se rebaja la rasante de las actuales vías de RENFE desde la estación actual hasta el puente de la carretera de Moja, y si se diseñan todas las estructuras nuevas de manera que puedan soportar la futura cobertura de la vía. Es necesario remodelar la estación actual para dar servicio a la nueva línea y permitir en un futuro la parada de algunos trenes de los que circulen por la nueva vía.

Mancomunidad Intermunicipal del Penedès i Garraf informa que el trazado de la variante de Vilafranca afecta a la planta de compostaje y selección de residuos sólidos urbanos de la mancomunidad, actualmente en ampliación. También informa de la existencia de un vertedero recientemente clausurado y una instalación para el tratamiento de residuos domiciliarios singulares y de comercios. Dado su elevado coste y su grave impacto ambiental, propone estudiar un trazado alternativo.

Particulares del término municipal de Vilafranca del Penedès rechazan la variante de Vilafranca por afectar a sus propiedades o modos de vida.

«Bodegas Pinord, Sociedad Anónima» (término municipal de Vilafranca del Penedés), indica que la solución 1 producirá afección directa a sus instalaciones en la fase de obras y también por ruido y vibraciones, por lo que deben adoptarse las oportunas medidas correctoras.

El Ayuntamiento de La Granada informa que el trazado discurre por zona industrial, según las normas subsidiarias del año 1995. Rechaza el trazado paralelo a la línea de RENFE por destruir una vivienda y causar un gran impacto visual, además de provocar efecto barrera. Apoya la propuesta inicial de Ministerio de llevar el TAV alejado de los núcleos de población.

El Ayuntamiento de Subirats ha presentado varias alegaciones. En la primera de ellas expresa su total oposición a la desaparición del pueblo de Can Batista, ya sea de una manera inmediata por su destrucción física, ya sea de una forma lenta por la proximidad de la infraestructura.

En las siguientes alegaciones avanza que está estudiando un trazado alternativo y expone que no se ha considerado el impacto socioeconómico por la afección a tierras de cultivo, principalmente viñas, en el término municipal. El trazado alternativo indicado y su correspondiente informe ha sido elaborado por Xarxa Viaria. Tras asumir éste, el Ayuntamiento informa desfavorablemente las dos soluciones del estudio informativo. Indica que se afecta a demasiadas fincas rústicas y que se deben corregir los impactos de tipo ambiental, visual, estético, de ruidos y vibraciones. Considera que la síntesis del estudio de impacto es insuficiente. Por transcurrir el trazado por una zona de gran interés agrícola, se propone alargar al máximo los viaductos y elevar las rasantes en los casos de desmonte para afectar lo menos posible a las explotaciones agrícolas. Considera que en la redacción del proyecto constructivo se deben tener en cuenta tanto las aguas pluviales como las subterráneas, procurando que no se produzca variación de los flujos existentes con las perforaciones y movimientos de tierra; se debe minimizar la afección a las parcelas, procurando que sigan siendo aptas para el cultivo, así como minimizar el impacto producido por los taludes de las bocas de los túneles y de los terraplenes, procurando que sean lo más tendidos posibles y cuidando su estabilidad.

Propone también que se reduzcan los desmontes y, en las cercanías de núcleos habitados, que se intente construir falsos túneles. Propone aprovechar las tierras de los desmontes para explanar y rellenar parcelas.

«Vitalpe, Sociedad Anónima de Transformación» (término municipal de Subirats), señala la afección de la variante de Vilafranca a su parcela y a una nave localizada en el polígono industrial Can Bas de Subirats. Cuestiona el proceso de selección de esta opción frente a la solución 1.

Grup Municipal d'ERC del Ayuntamiento de Subirats indica que el pueblo de Can Batista es afectado tanto por la solución propuesta como por la solución 1 y que la primera pasa por el centro de un polígono industrial en fase de desarrollo. Exponen las graves afecciones ambientales de los trazados propuestos.

Junta de Compensación del polígono industrial «Can Bas» (término municipal de Subirats) informa que el trazado vulnera el Plan General de Ordenación de Subirats (15 de julio de 1987) en lo referente al polígono industrial de «Can Bas», que califica el suelo como urbano destinado a uso industrial. Además se afecta a una vivienda (aporta jurisprudencia a favor de sus tesis). Indica que existe otra alternativa, estudiada por el Ayuntamiento de Subirats, que evita pasar por el suelo urbano del polígono de «Can Bas» y el núcleo urbano de «Can Batista». Aun con la variante propuesta por el Ayuntamiento, será necesario minimizar el impacto acústico. Plantea como última alternativa la construcción de un túnel, bajo el polígono industrial.

Particulares del término municipal de Subirats, cuyas propiedades están afectadas por el proyecto, señalan su impacto ambiental, acústico y vibratorio. Uno de ellos cuestiona los niveles de ruido calculados e indica que no se han realizado cálculos en el viaducto ni estudiado la propagación en él. Señala también la posible afección a un pozo y solicita medidas correctoras, así como análisis y aforos previos. El otro particular señala la afección a un camino histórico y a una masía situada a 300 metros del trazado, la destrucción de gran masa forestal con gran variedad de especies vegetales y faunísticas, así como el elevado coste del proyecto. Pide que se adopte la variante de Sant Sadurní d'Anoia, que es la menos perjudicial, la reposición de un camino y la creación de pasos de fauna.

Particular del término municipal de Subirats informa de la afección al núcleo urbano de Pas de Piles y de la omisión en la cartografía de núcleos habitados afectados. Reclama un estudio más detallado y riguroso, así como desplazar el trazado hacia la autopista A-7.

Particulares del término municipal de Subirats rechazan la solución propuesta (eje 1, que incluye la variante de Vilafranca) por atravesar centralmente el núcleo de población de Can Batista y proponen un trazado alternativo tanto en planta como en alzado. Exigen que en el proyecto se contemplen algunos aspectos durante las obras: Horario restringido, brigada de limpieza, accesos de obra, servicio de vigilancia y seguridad, así como garantía de mantenimiento de los suministros. Durante la explotación exigen la minimización de las vibraciones y ruidos, por lo que aconsejan recurrir al diseño de estructuras de hormigón y no metálicas, instalar pantallas antirruído, realizar plantaciones de árboles, etc.; indican también que debe reforzarse el talud existente sobre el río Averno.

Particulares del término municipal de Subirats exponen la afección directa a sus propiedades y explotaciones agrarias, algunas destinadas a la elaboración de cavas. Señalan la importante afección a sus intereses y modos de vida.

«Comunitat Mina i Aigües de la Salut, Sociedad Anónima» (término municipal de Subirats), informa que en la carretera de Sant Sadurní d'Anoia a Gelida se afecta a dos tuberías de abastecimiento.

«Fragmentadora, Sociedad Anónima» (término municipal de Sant Sadurní d'Anoia), indica que el trazado afecta gravemente a una industria de reciclaje y reprocesamiento de residuos industriales (entrada túnel número 18), que no aparece en la cartografía. Pide que se modifique el trazado o que se evalúen correctamente las indemnizaciones. Como segunda alternativa ofrece que se modifique la entrada al túnel haciéndola antes, con lo cual la afección sería menor.

«Freixenet, Sociedad Anónima» (término municipal de Sant Sadurní d'Anoia), propone que la boca de entrada del túnel número 16 se traslade 250 metros en dirección a Vilafranca. Pide reducir la contaminación acústica con medidas para evitar las vibraciones en la construcción y explotación. Propone realizar un estudio geológico y geotécnico detallado del terreno en la zona del túnel para adoptar las medidas oportunas y evitar deslizamientos, así como un estudio detallado de los servicios afectados de la zona. Pide que se tengan en cuenta los aspectos paisajísticos y culturales de la zona para tomar medidas correctoras. Incluye un informe técnico que plantea un trazado alternativo más al sur.

«Hispanic Industrial, Sociedad Anónima» (término municipal de Sant Sadurní d'Anoia), informa que existe un etilenoconducto de Tarragona a Mar-

torell, que corta el trazado en varios puntos. Envía una serie de requisitos a cumplir para mantener la seguridad en los cruces.

El Ayuntamiento de Gelida presenta una alegación análoga a la última del Ayuntamiento de Subirats.

Asociación de Propietarios Vinya del Pollastre (término municipal de Gelida), Asociación de Vecinos Can Bargalló (término municipal de Sant Esteve Sesrovires) y Asociación de Propietarios de San Salvador de Gelida exponen su disconformidad con el trazado previsto en el estudio informativo a su paso por sus propiedades y su desacuerdo con la reposición del camino previsto en la carretera que une Gelida con Piera y Sant Esteban, reclamando un paso superior y otra opción alternativa del trazado que evite sus propiedades.

El Ayuntamiento de Sant Llorenç d'Hortons considera poco adecuadas las diversas propuestas de trazado del estudio informativo, tanto para los intereses municipales como para la población afectada a la que representa. Solicita que se cuide especialmente la minimización del impacto ambiental, sobre todo visual, estético, vibratorio y de ruido. Cree que la síntesis del estudio de impacto ambiental, recogida en el proyecto, es insuficiente y que éste no cumple con la legislación vigente (Real Decreto 1302/1986 y Real Decreto 1131/1988). Propone el mismo trazado alternativo que los Ayuntamientos de Subirats y Gelida, al igual que las mismas exigencias.

Particular del término municipal de Sant Llorenç d'Hortons indica que las dos propuestas de trazado estudiadas en Sant Llorenç d'Hortons y Sant Esteve Sesrovires afectan a varias viviendas y suponen un importante impacto ambiental en una zona que debe ser considerada como «zona de fragilidad alta en medio inerte, medio humano y medio biótico/paisaje». Propone desplazar el trazado unos 100 metros al noreste, a una zona calificada como «zona de una fragilidad media o baja».

Consorcio Xarxa Viaria considera que se debe efectuar un estudio especial de los impactos ambientales, como son los visuales y estéticos, los debidos a ruidos y vibraciones. Considera que la síntesis del estudio de impacto es insuficiente y que no cumple con lo dispuesto en la legislación vigente. Realiza un conjunto de propuestas. Para el término municipal de Subirats, la solución propuesta afecta de lleno al núcleo urbano de Can Batista y al polígono industrial de Can Bas; la solución 1 salva el polígono, pero pasa a menos de 50 metros del núcleo urbano; existe también un núcleo de cinco casas, conocido como Pas de Piles, y con ambas soluciones se pasa muy cerca o por el límite del núcleo y a 12-15 metros de altura. La alternativa que se propone afecta en su totalidad al barrio de Pas de Piles y queda condicionada a la proposición hecha por el Ayuntamiento, al Ministerio de Fomento en el sentido de trasladar el núcleo urbano de Pas de Piles a un nuevo emplazamiento en el término municipal de Subirats, previamente al inicio de las obras; el nuevo núcleo debe mantener la tipología, orientación y calificación urbanística actuales, tanto de edificabilidad como de parcela. Para el término municipal de Gelida, por transcurrir el trazado por una zona de gran interés agrícola, se propone alargar al máximo los viaductos y elevar las rasantes en los casos de desmonte para afectar lo menos posible a las explotaciones agrícolas. Para el término municipal de Sant Llorenç d'Hortons, se propone desplazar ligeramente el trazado para afectar lo menos posible a la zona de San Salvador. Para el término municipal de Sant Esteve Sesrovires, se propone desplazar ligeramente el trazado para afectar lo menos posible a la zona de Can Bargalló. En general, se solicita la reposición de todos los caminos afectados, el encauzamiento de aguas pluviales, minimizar la afección a las parcelas, tomar medidas protectoras de impacto ambiental y compensar las tierras rellenando parcelas.

Particulares y Ayuntamiento de Sant Esteve Sesrovires proponen como trazado alternativo el propuesto por el Ayuntamiento de Subirats, que evita la afección a Can Bargalló. Piensan que las medidas correctoras de impacto ambiental son insuficientes.

El Ayuntamiento de Martorell muestra su disconformidad con el trazado elegido y propone que pase por la Sierra de Pairat en túnel. No obstante, posteriormente descende a realizar varias propuestas concretas que se refieren un tramo que no es objeto de la presente declaración.

Esquerra Republicana Catalunya; Iniciativa per Catalunya-Els Verds; Esquerra Republicana-Baix Llobregat señalan que el elevado impacto del proyecto se ve agravado por discurrir el mismo por una zona de características monumentales. Destacan los problemas de contaminación acústica, las afecciones a la vegetación, etc. Indican que el TAV sólo está pensado para unir Madrid con Barcelona y Francia, pero no para unir las distintas ciudades catalanas. Algunas comarcas no tendrán estaciones y, por tanto, no podrán paliar los efectos negativos que la línea produce sobre ellas, sufriendo además una migración de turistas hacia las zonas donde hay estación. Afecta a varios barrios de la comarca, que sufrirán una pérdida

de su valor catastral y se convertirán en un foco de tensión social. Destacan el elevado coste económico y la baja rentabilidad, indican que no se ha realizado un estudio alternativo de mejora de la red ferroviaria existente ni de mejora de la red regional, radial, etc. Consideran que el elevadísimo coste energético procederá probablemente de centrales nucleares extranjeras, con la consiguiente dependencia de los políticos extranjeros, que la línea no es competitiva frente al transporte de mercancías y que las medidas correctoras de impacto ambiental suelen estar condicionadas por los ajustes presupuestarios. Resaltan que este tipo de líneas se ha desechado en otros países. Recuerdan que, de las tres opciones de trazado de la fase II, se ha elegido en la fase III la que produce mayor impacto ambiental y mayor afección sobre Martorell. Consideran insuficiente la información suministrada a los Ayuntamientos para un proyecto de esta envergadura. Proponen como alternativa estudiar la posibilidad de ampliar las líneas existentes, desdoblado líneas actuales y soterrando tramos existentes. Proponen usar tecnología pendular o tecnología Talgo, que reduciría los costes.

Grupo Municipal del PP del Ayuntamiento de Martorell y particulares de dicho término municipal rechazan el trazado y piden alejar la línea del núcleo urbano. Se crea una barrera con el falso túnel proyectado, se generan ruido y vibraciones y se afecta a la estética actual. El recorrido no coincide con la reserva del espacio ferroviario incluida en el Plan General de Ordenación de Martorell del año 1991. Consideran que la selección de alternativas se ha basado en criterios no ambientales ni técnicos.

18283 *RESOLUCIÓN de 30 de julio de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (Madrid-Toledo), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de julio de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen de los estudios informativos de la M-50 oeste, M-50 este, variante de la N-V, variante de la N-IV y variante de la N-III, con objeto de iniciar el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 1996, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas y de un informe sobre el alcance del estudio de impacto ambiental.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, ya referidos al proyecto objeto de esta Declaración, al trámite de información pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», ambos de fecha 23 de junio de 1997.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de enero de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio infor-

mativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 30 de marzo de 1998, remitió a la Dirección General de Carreteras informe en el que se detallaban diferentes aspectos relativos a la actuación, las alternativas consideradas, el contenido del estudio de impacto ambiental y los espacios naturales protegidos afectados. El citado informe requería a la Dirección General de Carreteras la redacción de un nuevo estudio de impacto ambiental y el sometimiento del mismo a una nueva información pública. El informe detallaba las alternativas a considerar por el nuevo estudio y los aspectos a considerar en relación con los espacios naturales comprometidos con las distintas alternativas. Las alternativas requeridas por el informe al nuevo estudio de impacto ambiental se concentraban en el corredor de la actual N-IV y en el corredor Ciempozuelos-Titulcia-Villaconejos-Ocaña.

Ese requerimiento de redactar un nuevo estudio de impacto ambiental se fundamentaba en la necesidad de profundizar en la búsqueda, estudio y análisis de alternativas, razonablemente viables, que satisfagan la intención del promotor de conectar, mediante una autopista, la N-IV en Ocaña con la M-50, ya que todas las alternativas consideradas por el primer estudio de impacto ambiental afectaban a la ZEPA número 142, a la ZEPA número 119, y al LIC de los Yesares del Tajo. Este requerimiento ya había sido expuesto en el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 19 de septiembre de 1996, por el que se dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, y no fue considerado por el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Carreteras, conforme a lo especificado en el informe de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, redactó un nuevo estudio informativo y un nuevo estudio de impacto ambiental, en los que se desarrollan nuevas alternativas que aprovechan en mayor medida el corredor de la actual CN-IV.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió el nuevo estudio informativo y el nuevo estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid», ambos de fecha 18 de agosto de 1998, y en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha», de fecha 21 de agosto de 1998.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de noviembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo IV incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Posteriormente, dado que la alternativa propuesta por el estudio informativo afecta a la ZEPA número 119, la Dirección General de Carreteras redactó un documento justificativo del cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres. Dicho documento fue sometido a información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de fecha 19 de marzo de 1999.

El documento expuesto a información pública contiene un anejo en el que se presenta una comparación ambiental de diferentes trazados en el entorno de la ZEPA número 119 y de la reserva natural de El Regajal-Mar de Ontígola. Dicho anejo incluye la alternativa 7, la alternativa 7 modificada mediante un trazado adosado al oeste de la N-IV y una alternativa que discurre por el arroyo de las Salinas en el límite occidental de la reserva natural.

Un resumen de los contenidos del documento justificativo del cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE se acompaña como anexo VII.

El anexo VIII contiene un resumen del resultado de la información pública de dicho documento.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-IV. Tramo: Variante entre la M-50 y la propia N-IV, en el entorno de Ocaña» (Madrid-Toledo).