

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

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

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

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

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

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

Alegaciones recibidas fuera de plazo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

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

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

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

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

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

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

sultados, en especial las de la Confederación Hidrográfica del Norte y del Ayuntamiento de Torrelavega.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Puente de San Miguel-Torrelavega. Duplicación de vía», de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

Madrid, 7 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria	X
Consejería de Ganadería y Agricultura del Gobierno de Cantabria	—
Consejería de Medio Ambiente y Conservación del Territorio del Gobierno de Cantabria	—
Ayuntamiento de Torrelavega	X
Ayuntamiento de Reocín	X

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

La Confederación Hidrográfica del Norte realiza una serie de consideraciones, concluyendo lo siguiente:

Con carácter general se deberán analizar todos los aspectos del Medio Ambiente Hídrico que puedan ser afectados y que son contemplados en la legislación vigente y las «Directrices del Plan Hidrológico Norte II».

Aspectos a considerar en el Estudio de Impacto Ambiental:

Un plan de depuración de toda la actividad industrial y humana, continua o accidental.

Un plan de restauración de los efectos de la explotación ferroviaria en el entorno.

Un plan de seguimiento que atenúe los efectos previsibles de la explotación ferroviaria.

Las correspondientes medidas correctoras, tanto en los trabajos previos de preparación y construcción, como en las fases de explotación y abandono.

Se deberá tener en cuenta que la explotación solicitada afecta al sistema hídrico Saja, en las cuencas bajas de los ríos Saja y Besaya.

El sistema Saja-Besaya en la zona de la explotación ferroviaria está calificado en el Plan Hidrológico Norte II como «tramo a recuperar».

La calidad de las aguas superficiales en la zona que será objeto de la explotación industrial no es apta para la vida de peces ni para el consumo (calidad < A₃). Se pretende mejorar dichas calidades e incluso optimizarlas a calidad A₃ y que sea apta para ciprínidos y salmónidos.

La calidad de las aguas subterráneas son A₁ y la explotación podrá afectar a los acuíferos y sumideros de la zona.

El abastecimiento de agua, si fuera preciso, necesita la correspondiente concesión de aguas.

Los vertidos derivados de la actividad industrial y/o ferroviaria necesitarán la preceptiva autorización.

Las obras a realizar en las zonas de policía de los cauces necesitarán autorización administrativa, o se estará a lo dispuesto en el artículo 78.1 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

La Dirección Técnica de la Confederación Hidrográfica del Norte tiene previsto el cruzamiento, mediante hinca, de las conducciones del saneamiento Saja-Basaya, que deberán ser permitidas y/o respetadas.

El Ayuntamiento de Torrelavega considera que el proyecto deberá contemplar las medidas correctoras que atenúen los impactos generados como consecuencia del incremento del número de trenes y de los niveles sonoros, y su afeción a las zonas habitadas, debiendo tenerse en cuenta lo establecido en la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones de Torrelavega.

Asimismo, destaca el impacto respecto a la seguridad de las personas y del tráfico rodado en los pasos a nivel existentes en áreas urbanas.

El Ayuntamiento de Reocín rechaza el proyecto y propone el soterramiento de la vía.

16053 RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «nuevo puente sobre el río Adaja en Ávila», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

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

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 13 de abril de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que se comunicara la necesidad o no de realizar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

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

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

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto, consistente en la construcción de un nuevo puente sobre el río Adaja, no se observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que precisen un proceso reglado de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, de las dos alternativas planteadas se considera que la denominada alternativa 2, localizada al norte del «Puente Viejo», es la que menos efectos adversos produce, al estar más alejada del conjunto amurallado, siendo, por lo tanto, esta alternativa la que se debe desarrollar en el proyecto de construcción, definiendo en esta fase y ejecutando durante las obras medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que no es necesario someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Nuevo puente sobre el río Adaja; en Ávila», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Madrid, 7 de julio de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Confederación Hidrográfica del Duero	
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental ...	
Consejería de Medio Ambiente	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural .	X
Ayuntamiento de Ávila	X