

El Ayuntamiento de Salou propone:

Construir una nueva estructura que permita utilizar el trazado actual a los ramales de conexión con la estación Salou-Port Aventura y revisar el diseño de la estación propuesta.

Realización de un nuevo ramal de conexión con al red ferroviaria dirección Tarragona-Barcelona.

Deprimir la plataforma de los ramales al efecto de permitir la continuidad del vial Cambrills-Salou hasta la Avda. Pere Molas.

Solicitar la inversión del 1 por 100 cultural para Salou.

Una vez desmantelada la vía férrea de la Costa Mediterránea, solicita que dichos terrenos pasen a ser de titularidad municipal para destinarlos a dominio y uso público.

El Ayuntamiento de Tarragona establece una alegación común de los municipios afectados en la cual se pronuncian favorable a:

Propuesta del trazado Conexión Directa para el término municipal de Tarragona.

Trazado costero por el término municipal de Tarragona.

Soterramiento de la línea ferroviaria a su paso por la fachada marítima de Tarragona y sus accesos al puerto con la adecuación de la estación a las necesidades operativas y funcionales de un servicio de cercanías, ancho ibérico dirección este-oeste y otras prestaciones (ancho internacional, dirección oeste).

El Ayuntamiento de Valls (Tarragona), el Ayuntamiento de la Secuita, la Associació d'empresaris i industrials del polígon Industrial de Valls así como otras asociaciones de este polígono industrial manifiestan su conformidad con la alternativa seleccionada, salvo en la ubicación de la estación central, cuyas funciones deberían de ser asumidas por la Estación de Perafort-La Secuita. Consecuentemente, solicita la mejora de servicios de transporte convencional de carácter regional e interurbano del Camp de Tarragona y la mejora de la accesibilidad y movilidad a la estación a través de la red convencional de ferrocarril y carreteras.

Existe una propuesta común realizada por los representantes de las diversas asociaciones, cámaras de comercio, fundaciones del Camp de Tarragona y asociaciones de vecinos, entre las que cabe destacar la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valls y la Associació d'empresaris del Polígon Industrial de Valls en la cual se manifiestan los problemas asociados a una estación al sur del aeropuerto de Reus y se solicita que la estación ferroviaria central e intermodal del Camp de Tarragona, se sitúe, en Perafort-La Secuita, por encontrarse en el centro del Camp de Tarragona, rodeada de las comarcas del Tarragonés, Baix Camp, Alt Camp, una vertiente del Baix Penedés y la Conca de Barberá, así como de una amplia zona industrial de Valls.

El Ayuntamiento de Vila-seca manifiesta su conformidad con la alternativa seleccionada que anula el trazado del Subtramo II del tramo Vandellós-Tarragona y considera más favorable la ubicación de la estación central de la opción A (enlace Vila-seca). Estima necesario introducir las modificaciones y correcciones siguientes:

Soterramiento del tramo comprendido entre los pp.kk. 5+465-6+470 con el fin de reducir el efecto barrera entre dos núcleos urbanos del mismo municipio (Vila-seca y la Plana).

Supresión de un tramo de la actual línea ferroviaria Tarragona-Salou.

Continuidad de caminos municipales mediante la previsión de pasos superiores e inferiores.

Previsión de un andén de acceso a la línea de ancho UIC que transcurre por la estación de Vila-seca.

En la alegación se informa sobre los servicios afectados que deben ser repuestos, se solicita que se mitiguen una serie de afecciones ambientales de contaminación acústica (Castillo de Vila-seca) y preservación del patrimonio cultural y se hacen consideraciones y nuevas propuestas sobre los ramales de conexión con la estación de Port Aventura.

El Ayuntamiento de Vinyols i els Arcs manifiesta su conformidad con el trazado propuesto y propone un nuevo trazado del camino de San Juan que implica la construcción de un nuevo puente sobre la A-7. Una vez finalizado el Corredor Mediterráneo, solicita la cesión de terrenos de la línea entre Valentí y l'Hospitalet de L'Infant y Salou a titularidad municipal para destinarlo a dominio y uso público, previa desafectación, desmantelación y recuperación de la situación de cota previa a la construcción de la vía.

La Associació Empresarial Química de Tarragona y diferentes empresas situadas en el polígono sur de Tarragona y en el complejo industrial TAQSA, manifiestan que los terrenos en los que están ubicadas las instalaciones de sus empresas quedan afectados, en su mayor parte, por el trazado de conexión de la estación de Vila-seca con la de Port-Aventura, por lo

que resultan prácticamente inutilizables para el mantenimiento y desarrollo de su industria. Consideran que el polígono industrial queda altamente fragmentado y dañado y estiman necesario que se realice un estudio técnico pormenorizado en el que se determine las posibilidades de mantener instalaciones ya existentes o la necesidad de recolocación de alguna de ellas.

Hay varias alegaciones, tanto de organismos oficiales como de particulares, en las que se plantean la limitada funcionalidad del ramal proyectado para unir la estación de Vila-seca con la futura estación de Port Aventura debido a la proximidad de la estación de Vila-seca y a las previsibles dificultades de trazado y afectaciones que puede conllevar.

25268 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Entubación subterránea del cauce de riego la Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens, término municipal de Termens (Lleida)», del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida)» se encuentra comprendido en el apartado c del grupo I del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 2 de octubre tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida)» consiste fundamentalmente en la sustitución de la actual acequia de riego por una tubería de hincada de hormigón armado de 723 metros de longitud y 1200 milímetros de diámetro, consiguiendo un ahorro en el consumo de agua y mejorando la eficiencia de la red de distribución. Las obras en esencia son: excavación de tres pozos de ataque (a la entrada, intermedio y a la salida), construcción de túnel y simultáneamente colocación de tubería, construcción de arqueta visitable para pozo de salida y tapado de pozos de anclaje con tierras seleccionadas procedentes de la excavación.

Según se indica en la memoria resumen remitida por el promotor, el trazado de la tubería discurrirá por debajo de caminos existentes en su mayor parte por lo que será mínima la afección a la vegetación. Igualmente, se minimizarán los movimientos de tierra, trasladando a vertedero solo los materiales no utilizados.

La Dirección General de Boscos i Biodiversitat, Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha emitido Resolución sobre el proyecto del asunto con fecha 9 de agosto de 2002 en la que hacen las siguientes consideraciones:

El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de espacios de interés natural, aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, ni hábitat de interés comunitario prioritario de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE y 97/62/CE.

El proyecto no se ajusta a los supuestos previstos en el anejo I del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental de la Generalidad de Cataluña.

La ejecución del proyecto no representa un impacto ambiental significativo y no supone ninguna afección directa o indirecta sobre espacios con formaciones naturales de interés botánico o faunístico, ni zonas de gran valor patrimonial y cultural, así como tampoco áreas de gran densidad demográfica.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como promotor del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Entubación subterránea del cauce de riego La Mina de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Termens (Lleida).

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre de 2002, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

25269 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)», del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)» se encuentra comprendido en el apartado C del grupo I del anexo II: «proyectos de consolidación y mejora de regadíos de más de 100 hectáreas», de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 2 de octubre tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación enviada por la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)» consiste fundamentalmente en la regularización de la solera y el revestido con piezas de hormigón de los desagües superficiales existentes en tierra de la comunidad de regantes de Roquetes (Tarragona), evitando encharcamientos y la consiguiente muerte por asfixia de los cultivos. Las obras en esencia son: excavación del desagüe, refino de taludes y solera, nivelación con capa de grava, losa de hormigón en masa, piezas en «L» de hormigón y unión de éstas con mortero. Se completa con las obras de fábrica necesarias para su perfecto funcionamiento y reposición de servicios y accesos afectados.

La Direcció General de Boscos i Biodiversitat, Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha emitido Resolución sobre el proyecto del asunto con fecha 16 de agosto de 2002 en la que hacen las siguientes consideraciones:

El proyecto no afecta a ningún espacio de interés natural incluido en el Plan de espacios de interés natural, aprobado por Decreto 328/92 de 14 de diciembre, ni hábitat de interés comunitario prioritario de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE y 97/62/CE.

El proyecto no se ajusta a los supuestos previstos en el anejo I del Decreto 114/1988, de 7 de abril, de evaluación de impacto ambiental de la Generalidad de Cataluña.

La ejecución del proyecto no representa un impacto ambiental significativo y no supone ninguna afección directa o indirecta sobre espacios con formaciones naturales de interés botánico o faunístico, ni zonas de gran valor patrimonial y cultural, así como tampoco áreas de gran densidad demográfica.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta la documentación ambiental presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como promotor del proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter

al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Mejora de los desagües Cándido y Vilaret en Roquetes (Tarragona)».

Madrid, 4 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, P. S. (Orden MAM/3049/2002, de 3 de diciembre, «Boletín Oficial del Estado» del 4), el Director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Germán Glaría Galcerán.

25270 *RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de «Posibles corredores de acceso al aeropuerto de Burgos desde la Red de Carreteras del Estado. Nuevo acceso», en la provincia de Burgos 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, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el 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, en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, y en el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, en los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y de las resoluciones sobre el sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental de los proyectos incluidos en el anexo II del citado Real Decreto Legislativo 1302/86, de competencia estatal.

El proyecto se tipifica en la categoría de proyectos del anejo II de la Ley 6/2001, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...».

Con fecha 21 de mayo de 2002, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto citado incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este estudio informativo «Posibles corredores para el acceso al aeropuerto de Burgos desde la red de carreteras del Estado. Nuevo acceso» en la provincia de Burgos, es la recopilación y análisis, desde los puntos de vista ambiental, físico, cultural y territorial de los datos necesarios para definir, en líneas generales, los posibles corredores por donde discurrirán las diferentes alternativas de trazado planteadas en esta memoria resumen.

El diseño del nuevo acceso está marcado por la situación del aeropuerto entre tres viarios principales: la N-I al norte y al oeste y la N-120 al sur. La N-I conecta al sur del área de estudio con la A-1. La confluencia entre la N-I y la norte y oeste está actualmente resuelta con una estructura y dos ramales uno de entrada y otro de salida. Este enlace será sustituido próximamente por una glorieta a diferente nivel que dará acceso a las futuras N-623 y N-I. En la zona sur se encuentra el enlace de Castañares, punto de convergencia de la N-I y la N-120, con una estructura sobre ésta y donde los movimientos se resuelven mediante sendas intersecciones en T.

La Dirección General de Carreteras plantea tres alternativas diferentes, las denominadas Solución 1, Solución 2 y Solución 3.

La Solución 1 se basa en la reforma del enlace de Castañares, de forma que se eliminen los actuales giros a la izquierda en la confluencia de la N-120 con la N-I. Un vial bidireccional conectará el nuevo enlace con los viales internos del aeropuerto.

En la Solución 2 el acceso al aeropuerto se realizará a partir de una vía de servicio unidireccional que discurrirá paralela a la N-I oeste. El sentido de recorrido es norte, comenzando en el enlace de Castañares, dando acceso tanto a los vehículos provenientes de la N-I como a la intersección con los de la N-120. Posteriormente se producirá la intersección con un vial bidireccional que enlazará con la glorieta interna del aeropuerto. La vía de servicio terminará con ramales a la N-I norte y a la N-I oeste.

En la Solución 3 la conexión con el aeropuerto, consistirá al igual que en la solución 1 en un vial bidireccional, se desplazará hacia el este