

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16373 *Resolución de 30 de junio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del «Proyecto de construcción para la actualización de infraestructuras de protección civil y seguridad de los túneles del Garraf. Línea Madrid (Chamartín)-Barcelona-Francia».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 6 de junio de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del «Proyecto de Construcción para la actualización de infraestructuras de protección civil y seguridad de los túneles del Garraf. Línea Madrid (Chamartín)-Barcelona-Francia», remitida por la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF-Alta Velocidad, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el citado proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad ferroviaria u otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El proyecto tiene por objeto la adecuación al Reglamento (UE) número 1303/2014 de los túneles del Garraf, entre el punto kilométrico (pk) 645+035 y el pk 654+370 de la línea de ancho convencional Madrid (Chamartín)-Barcelona-Francia, línea 200, tramo San Vicente Calders-El Prat de Llobregat, en el término municipal de Sitges, en la provincia de Barcelona.

La actuación consiste en una ampliación de los túneles situados en la vía impar (lado montaña, vía 1) para que puedan albergar dos vías de circulación y acondicionar los túneles de la vía par (lado mar, vía 2) como galería de evacuación y utilizarse como vía de servicio. En parte del trazado, la sección de la vía impar por diferentes motivos no se puede ampliar, por lo que en esos casos está proyectada la construcción de túneles nuevos ligeramente separados y paralelos al trazado actual, utilizando la antigua vía impar también como galería de evacuación. Se ha diseñado con un radio mínimo de 1.000 y se ajusta al trazado existente siempre que la ejecución de los túneles y la velocidad de diseño lo permitan. El tramo objeto del proyecto tiene una longitud total de 9.259,84 m, teniendo el inicio del proyecto (pk 0+000 del proyecto) en el pk 645+035 de la línea ferroviaria existente, previo a la entrada del túnel de Les Coves, y el final del proyecto (pk 9+259,84 del proyecto) a la altura del pk 654+370 tras la salida del túnel Pas Trencat. Se establece una velocidad máxima para el tramo de 140 km/h con la excepción del paso obligado por la Estación de Garraf que mantendrá la velocidad de 110 km/h. Se desplazan hacia el lado de la montaña los túneles del Pas de Les

Escales, Punta Ferrosa, Trinidad, Túnel 97' y Túnel de La Falconera, y se sustituye el túnel Francés (pk 3+720) por una trinchera. En la zona de los túneles de Garraf y Pas Trencat se opta por desplazar el trazado fuera de los túneles existentes, entre estos y el puerto, ocupando el corredor por donde discurre actualmente la vía par, evitando así afectar a la carretera C-31 y al nido de ametralladora de Port Ginesta.

El proyecto tiene una longitud total de túnel de 5.510 m, lo que supone un 59 % respecto de la longitud total del tramo. De estos, una longitud de 2.815 m corresponde a túneles de nueva construcción y 2.695 m corresponden a ampliaciones de la sección existente, como se muestra en la siguiente tabla:

Túnel	N.º	p.k. inicio	p.k. final	Longitud (m)	Solución de diseño	Tramo (pp.kk inicio-final)	Longitud Tramo (m)
De les Coves.	90'	0+240	0+530	290	Ampliación de sección.	0+240 - 0+530	290
Vallcarca.	91'	0+615	0+900	285	Ampliación de sección.	0+615 - 0+900	285
Pas de les Escales +.	92' +				Ampliación de sección.	1+085 - 1+250	165
Punta Ferrosa+.	93' +	1+085	2+600	1.515	Nuevo Túnel.	1+250 - 2+485	1.235
Trinidad.	94'				Ampliación de sección.	2+485 - 2+600	115
Morisca.	95'	3+000	3+445	445	Ampliación de sección.	3+000 - 3+445	445
					Ampliación de sección.	4+335 - 4+485	150
97'.		4+335	6+200	1.865	Nuevo Túnel.	4+485 - 5+175	690
					Ampliación de sección.	5+175 - 6+200	1.025
Pas de la Mala Dona.	98'	7+145	7+365	220	Ampliación de Sección.	7+145 - 7+365	220
Falconera.	99'	7+415	8+305	890	Nuevo Túnel.	7+415 - 8+305	890

En cuanto a instalaciones de protección civil y seguridad, como elementos de obra civil y evacuación, se han diseñado dos viales de emergencia (uno antes de la estación de Garraf y el otro después) que coinciden con el trazado actual de la vía lado mar (vía 2) y que posibilitarán la evacuación de los túneles a lo largo de todo el tramo y conectarán con 7 puntos de evacuación y rescate (PER) y 4 zonas seguras finales (ZSF). Además, consta de elementos como el sistema de ventilación, sistema de alumbrado, protección contra incendios, comunicaciones de emergencia y prevención de acceso no autorizado.

Los materiales que se excaven en los desmontes y túneles podrán ser reutilizados en obra, únicamente, será necesario el aporte desde cantera de los materiales más exigentes como son el balasto y el subbalasto. Los rellenos, la capa de forma, y la zahorra podrán proceder de la propia excavación, por lo que no se considera necesario el uso de préstamos. No será necesario la apertura de vertederos, ya que se utilizarán canteras en explotación con zonas clausuradas o canteras cerradas que dispongan de un Plan de Restauración aprobado por la Generalitat de Catalunya para depositar los excedentes de excavación. El EsIA indica la relación de canteras donde se prevé el depósito de los excedentes de excavación. Así, los movimientos de tierras previstos son:

- Material excavado potencialmente aprovechable en obra: 738.419 m³
- Material excavado reutilizado en la propia obra: 192.565 m³
- Material excavado para restauración de canteras: 545.854 m³
- Material procedente de cantera (Balasto y subbalasto): 407 m³
- Tierra vegetal reaprovechada: 2.241 m³
- Tierra vegetal deficitaria para tareas de restauración: 3.402,59 m³

Se construirán 10 estructuras: una pasarela peatonal, un paso inferior para el torrente de Garraf y 8 pasos inferiores que se deberán estudiar por si fuera necesario su

refuerzo o prolongación, y que dan acceso a una cementera, Cala Morisca, camino de las Costas, torrente de la Falconera, estación de Garraf, paso peatonal, calle Mirador del Puerto y Port Genesta. Además, se diseñarán unos 12 muros y 13 falsos túneles.

Se contemplan 20 obras de drenaje transversal, 11 de nuevo proyecto y 9 existentes. En cuanto al drenaje en los túneles, se recogen las aguas de infiltración mediante tubos dren que desaguan en colectores situados bajo las aceras. Las aguas de escorrentía y vertidos (limpieza y extinción de incendios) se recogen mediante canaletas longitudinales, una a cada lado de la plataforma y una central que llegan a un colector central bajo la plataforma en el eje central del túnel, mientras que en el caso de los túneles con vía en balasto se ubicará una única canaleta longitudinal en el centro del túnel. El colector central desagua en depósitos ubicados a la salida del túnel. En los tramos en los que el nuevo túnel se independiza del túnel de la vía impar y ésta se utiliza como ruta de evacuación, se incluyen dos canaletas laterales de drenaje en la base enrasadas con el firme. En los tramos de vía impar que no formen parte de las rutas de evacuación no se actúa sobre los elementos de drenaje existentes. En cuanto a la vía par, como vía de servicio del nuevo túnel y en algunos casos como ruta de evacuación mediante las galerías de conexión proyectadas, se incluyen dos canaletas laterales en la base y enrasadas con el firme del túnel.

Por último, se localizan 7 zonas de instalaciones auxiliares de obra temporales para su uso como parques de maquinaria, zonas de acopio de material, oficinas de obra, laboratorios de control de calidad, instalaciones de gestión de residuos y demás actividades que una obra de esta naturaleza requiere.

2. Tramitación del procedimiento

El 10 de julio de 2021, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» número 164, el anuncio de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) por el que se somete a información pública el estudio de impacto ambiental. Los días 30 de junio y 7 de julio de 2021, el órgano sustantivo realiza las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, según establece el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. La tabla recogida en el anexo I de la presente resolución recoge las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por ADIF durante el procedimiento de información pública y si han emitido respuesta. Durante este trámite, se recibe una alegación de la Asociación de Vecinos de Garraf. Con fecha 6 de junio de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, el expediente para el inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria y tras su análisis se constata que obran todos los informes preceptivos del artículo 37.2 de la Ley de evaluación ambiental.

Dentro del análisis técnico, el 6 de julio de 2022, se requiere al promotor información complementaria relativa a determinados datos técnicos sobre las actuaciones proyectadas en cada una de las alternativas contempladas, que es aportada el 11 de agosto de 2022.

a) Análisis de alternativas.

Además de la alternativa 0, de no actuación, se han propuesto dos posibles soluciones técnicas, ambas consisten en el desdoblamiento de la vía impar con origen y final común, comenzando en el pk 645+035 y finalizando en el pk 654+370 de la vía impar existente. Las alternativas analizadas son:

Alternativa 0: Supone la no actuación sobre la vía, manteniéndola en su estado actual. Esta alternativa no resultaría viable, dado que no resulta aceptable el incumplimiento de las normas de seguridad que se pretenden cumplir con la ejecución del proyecto. Por este motivo, se descarta y no será analizada ni comparada con el resto de las alternativas propuestas.

Alternativa 1: Tiene una longitud de 9.316,24 m, considera 11 túneles con longitudes comprendidas entre los 105 y 1.880 m. En 10 de los 11 túneles se plantea una solución constructiva consistente en la ampliación de la sección de túnel y en uno de los 11 (túnel 97') se plantea como solución de diseño la ampliación de la sección del túnel, salvo en un tramo de 180 m (pp.kk 5+060-5+240) en el que plantea la construcción de un nuevo túnel. Además, se construirá un falso túnel entre los túneles de Garraf y Pas Trencat (pp.kk. 8+6600-9+030). Se ciñe al trazado de la vía impar existente siempre que es posible, ampliándola sólo en aquellas zonas donde esto no suponga un desplazamiento significativo respecto al trazado existente. Se mantiene como mínimo la velocidad máxima existente.

Alternativa 2: Cuenta con una longitud total de 9.259,84 m, considera 7 túneles con longitudes comprendidas entre 220 y 1.865 m. Se construye un túnel al completo y dos tramos de otros túneles requieren una solución de excavación de nuevo túnel. Los tramos de nuevo túnel tienen longitudes de 1.235 m, 690 m y el túnel 99' al completo es de 890 m. La velocidad de diseño de todo el tramo es de 140 km/h, a excepción del paso por la estación de Garraf que es a 110 km/h.

El promotor realiza un análisis de cada una de las alternativas desde el punto de vista ambiental, concluyendo que las alternativas tienen una magnitud de impacto similar sobre el medio ambiente, siendo ligeramente más favorable la alternativa 2. Teniendo en cuenta las dos alternativas desde los puntos de vista territorial, funcional y económico, la alternativa 2 presenta mejoras significativas en los tres aspectos frente a la alternativa 1, por lo que considera que es la opción más razonable a para adecuar los túneles existentes al Reglamento (UE) número 1303/2014.

En relación con el estudio de alternativas, la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya informa que ambas alternativas tienen un impacto similar, aunque la mejor de ellas es la alternativa 2, siempre que se cumplan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias indicadas en el EsIA.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b.1) Población y salud humana.

Según el EsIA, durante la fase de construcción, se producirían afecciones al bienestar social debidos a la utilización de maquinaria pesada, que llevaría asociada la generación de ruidos, vibraciones y emisiones de polvo. También, se producirán cortes temporales de caminos rurales y otros accesos. Como afecciones positivas, se producirá una mejora en la seguridad de la circulación ferroviaria, así como la creación de puestos de trabajo y el incremento de bienes de consumo durante la fase de construcción.

La afección sobre la movilidad y permeabilidad territorial será temporal durante la fase de obras y reversible, resultando afectada la circulación a lo largo de la línea ferroviaria actual, así como los puntos donde se produzcan cruces con otras vías de comunicación.

Para paliar estos efectos el promotor señala entre otras medidas, respetar las horas de sueño en un entorno de 500 m a las zonas habitadas evitando los trabajos entre las 22 y las 7 horas. La maquinaria cumplirá lo requerido en cuanto a emisiones acústicas que especifica la «Posición Común (CE) número 15/2000, de 24 de enero de 2000 y el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002. Se realizará un control inicial de los niveles de emisión acústica de la maquinaria y se revisará trimestralmente, se replanteará la programación de los trabajos a fin de evitar la simultaneidad de dos o más actividades molestas en un mismo lugar y se utilizará cuando sea posible, maquinaria y procedimientos más silenciosos. En lo que se refiere a la movilidad, se realizará la pertinente reposición, ya sea temporal o definitiva.

El Ayuntamiento de Sitges solicita en su informe asegurar la accesibilidad y la movilidad de la población de Garraf en todo momento durante las obras, en sentido

Sitges y Barcelona. El promotor indica al respecto que el Programa de Vigilancia Ambiental del Proyecto de Construcción contemplará el seguimiento para asegurar la accesibilidad y movilidad de la población de Garraf en todo momento durante las obras, en sentido Sitges y Barcelona.

En cuanto a la fase de explotación, el promotor señala que los tres puntos más sensibles a nivel de ruido y vibraciones son Sitges, Garraf y Port Ginesta. Para el análisis de los niveles de ruido se elabora un modelo predictivo utilizando el método holandés (RMR/SRM II recomendado por la Directiva 2002/49/CE) mediante un software de predicción de ruido siguiendo las indicaciones de la Nota Interna de Adif de 29 de enero de 2019. A partir del mapa de isófonas se prevé una reducción, respecto de la situación actual, de los receptores afectados por niveles superiores a los objetivos de calidad. Mientras que en la situación actual se superan los niveles relativos a los objetivos de calidad en 21 receptores durante el periodo diurno y en 17 durante el periodo nocturno, una vez ejecutado el proyecto únicamente se superarán en 1 receptor residencial para el periodo nocturno y en 3 receptores con uso terciario durante el periodo diurno. Para paliar estos efectos el EsIA propone la instalación de tres protecciones acústicas, en los PPKK, 0+000 a 0+100, de 8+700 a 8+900 y de 9+000 a 9+200, todos en el lado derecho, si bien indica que en la solución final se incorporará un Estudio de ruido y vibraciones detallado, incluyendo los niveles previstos para todos los receptores sensibles incluidos en una banda de 200 m a cada lado de la vía para el ruido y de 70 m a cada lado de la vía para las vibraciones. En este sentido se manifiestan la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic y La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, que establecen la necesidad de incluir en el proyecto de construcción, un estudio detallado de ruido y vibraciones en el que se determinarán las medidas necesarias para cumplir los Objetivos de Calidad fijados por el Órgano Ambiental y por la legislación aplicable (anejo 1 y anejo 7 de la Ley 16/2002, de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009) que deberá ser validado por el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. El promotor indica que tendrá en cuenta lo indicado por las anteriores Direcciones Generales.

El Ayuntamiento de Sitges solicita compatibilizar la actual vía 2 (auxiliar) con una vía verde para senderistas y ciclistas, que pueda ser alternativa a la carretera de las Costas y para la recuperación del antiguo camino de ronda. El promotor señala respecto a esta cuestión que no es objeto del proyecto compatibilizar la vía 2 con una vía verde. El Ayuntamiento de Sitges indica, además, que se deben incluir medidas correctoras como la utilización de materiales sonorreductores en vías y estructuras por las que pasen los trenes a su paso por el núcleo de Garraf que eviten niveles fuera de norma de contaminación acústica. El promotor señala que el proyecto no contempla el uso de voladuras y que el proyecto de construcción incluirá un estudio detallado de ruido y vibraciones de la solución finalmente adoptada, en el que se definirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para mantener los niveles de inmisión por debajo de los objetivos de calidad que establezca el órgano ambiental. No obstante, en el EsIA de forma genérica, se incluyen medidas de diferentes tipos aplicables a la realización de voladuras, en caso de que estas finalmente fueran necesarias, que se centran en la protección de la fauna imponiendo restricciones temporales, así como en la prevención de la generación de polvo y la seguridad y salud en el trabajo.

b.2) Flora y vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

El EsIA indica que las formaciones vegetales y usos del suelo presentes en el ámbito de actuación son las zonas improductivas, áreas urbanas e industriales con vegetación de jardinería y ruderal; zonas de cultivos ocupados principalmente por viñedos, algunos olivares, y cultivos herbáceos de secano; zonas de matorral de dos tipos, arbustos o garrigas invadidas por carrizo (*Ampelodesmos mauritanica*), y maquias y garriga con palmito (*Chamaerops humilis*), lentisco (*Pistacea lentiscus*) y acebuche (*Olea europaea var.*

Sylvestris); zonas de bosque de pinares de pino blanco (*Pinus halepensis*) con sotobosque de maquias o garrigas con acebuche; vegetación de litoral en la zona de transición en el macizo del Garraf con presencia de *Limonium spp.*, cianofitas y líquenes, y casi siempre presentes el hinojo marino (*Crithmum maritimum*) y el plantago marino; por último, la zona marina con presencia de Posidonia oceánica.

En cuanto a especies de flora singular, se ha detectado la presencia de palmito en los hábitats de matorral, protegido por la Orden de 5 de noviembre de 1984 del Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya y por el artículo 32.1 del Texto Normativo del Pla Especial de Protecció del Medi Físic i del Paisatge de L'Espai Natural de Garraf, y *Limonium girardianum* incluida como vulnerable en anexo 2 de la Resolución AAM/732/2015, por la que se aprueba la catalogación, descatalogación y cambio de categoría de especies y subespecies del catálogo de flora amenazada de Catalunya, en el entorno de los pppk 650+300 a 650+550 de la línea ferroviaria actual.

El EsIA indica que los impactos sobre la vegetación se producen fundamentalmente durante la construcción y son los relativos a las superficies ocupadas, las talas, el desbroce del terreno, el movimiento de tierras y el pisoteo como consecuencia del aumento de la frecuentación humana, que producirán desaparición o deterioro de ejemplares y comunidades vegetales, así como la acumulación de polvo sobre la vegetación. También pueden aparecer especies invasoras si se mantienen las superficies sin restaurar durante un amplio periodo de tiempo, así como la alteración de hábitats y creación de una zona de contacto más degradada. De acuerdo con el EsIA, se verán afectadas por la ejecución del proyecto las siguientes formaciones vegetales: arbustos o garrigas invadidas por carrizo 2.988,906 m²; maquias y garrigas con palmito, lentisco y acebuche 31.267,667 m²; pinares de pino blanco (*Pinus halepensis*) con sotobosque de maquias o garrigas 2.080,755 m²; pinares de pino blanco con sotobosque de maquias o garrigas con acebuche y palmito 4.334,502 m², en total se afectará a 40.671,83 m². No se afectará a las poblaciones de *Limonium girardianum* al discurrir el proyecto en túnel en la zona de ubicación de dichas poblaciones, mostrándose conforme la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya.

En cuanto a los HIC en el interior de la Red Natura 2000, se afecta a los siguientes hábitats: 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica en 1.591,574 m², 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos en 30.404,561 m², 1240 Acantilados de las costas mediterráneas colonizados por vegetación, con siempreviva (*Limonium spp.*) endémicas en 3.324,923 m², y 9540 Pinares mediterráneos en 955,837 m², ninguno de ellos prioritario. En el exterior de Red Natura 2000 se afecta a los hábitats: 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos en 6.725,092 m², 1240 Acantilados de las costas mediterráneas colonizados por vegetación, con siempreviva (*Limonium spp.*) endémicas en 250,29 m² y 9540 Pinares mediterráneos en 2.586,347 m².

Dado que el proyecto se ubica en un espacio natural muy significativo, el EsIA establece una serie de medidas preventivas, tales como el jalonamiento de la zona de obras, la realización de una prospección botánica de todas las zonas afectadas por las obras con anterioridad al inicio de éstas, la obtención del preceptivo permiso del organismo responsable en la Generalitat de Catalunya y la Diputación de Barcelona para el desbroce de la zona de ocupación, la realización de riegos para evitar la deposición de polvo sobre la vegetación, y se cumplirá en todo momento lo estipulado por la legislación de prevención de incendios forestales de la Comunidad Autónoma incluyendo un Plan de prevención y extinción de incendios que desarrollará el adjudicatario de las obras. Asimismo, se aplicarán medidas compensatorias por la afección directa e inevitable a superficies ocupadas por Hábitats de Interés Comunitario consistentes fundamentalmente en el restablecimiento de nuevas superficies del mismo hábitat afectado, o en el caso de que no sea posible con hábitats de la misma tipología de rango superior en cuanto al interés de conservación en al menos el triple (1:3) de la superficie directamente afectada, incluyendo el seguimiento y mantenimiento plurianual hasta que

se verifique el éxito de la compensación. Estas medidas compensatorias están definidas en el condicionado de la presente resolución.

b.3) Fauna.

El EslA recoge un inventario de especies teniendo en cuenta su grado de protección e identifica la cuadrícula UTM 10x10 km del Inventario Nacional de Biodiversidad en la que se encuentra. En total se han detectado 269 especies diferentes, existiendo una mayor diversidad entre las aves (48,0% de las especies identificadas) y entre los invertebrados (27,1%). Destaca la densidad entre los mamíferos (13,0%) y menor medida entre los reptiles (8,2%) y los anfibios (3,3%) y, únicamente, testimonial en los peces continentales (0,4%). El 19,3% de las especies inventariadas, un total de 52 especies, corresponden a especies terrestres susceptibles de ser afectadas por el efecto barrera de las infraestructuras de transporte existentes en la zona, se trata de mamíferos excepto quirópteros, anfibios y reptiles terrestres.

Tras un análisis de las zonas de interés faunístico, se identifica el Plan de recuperación de la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) y las áreas de nidificación de especies sensibles del Parque del Garraf como el azor común (*Accipiter gentilis*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y collalba negra (*Oenanthe leucura*). Asimismo, todo el ámbito del proyecto se encuentra dentro del área vital de las parejas de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) que habitan en el Parque del Garraf si bien, no se ha identificado ningún área de nidificación para esta especie. Además, en el entorno de Vallcarca se produce una concentración de cormoranes (*Phalacrocorax aristotelis*) entre los meses de abril a junio. No se produce afección por parte del proyecto a corredores faunísticos.

El EslA identifica durante la fase de construcción afecciones como la alteración del hábitat debido principalmente a la eliminación de la vegetación; la mortalidad por atropello y atrapamiento debido a los movimientos de maquinaria y vehículos; las molestias producidas a la fauna por los movimientos de la maquinaria, ruido, polvo y la propia presencia de la obra. Además, se podría afectar al medio marino mediante afecciones a la hidrología, la generación de residuos y posibles vertidos accidentales. Como medidas ambientales se propone la delimitación estricta de la zona de ocupación de obra, caminos de acceso, instalaciones auxiliares y zonas excluidas; se aprovecharán como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes; se evitarán los trabajos nocturnos (de 22:00 a 07:00) en las zonas de interés faunístico en un entorno de 500 m; no se realizarán labores en superficie que sea potencialmente molestas para la fauna (desbroces y talas, movimientos de tierras y explanación, excavaciones, demoliciones y cimentación, alzado de muros y estructuras) en épocas de cría de marzo a agosto, en las áreas de nidificación de especies sensibles del Parque del Garraf. Los tramos y las restricciones temporales han sido recogidas en el condicionado de la presente resolución. Además, con anterioridad al inicio de las obras se realizarán prospecciones faunísticas en coordinación con los organismos del Parque del Garraf (Diputación de Barcelona), con la finalidad de identificar la posible presencia de zonas de nidificación u otros elementos faunísticos destacables. Si durante el transcurso de las obras apareciera cualquier aspecto faunístico no detectado con anterioridad, la Dirección ambiental de obra deberá comunicarlo a la autoridad competente y establecer, de acuerdo con sus directrices, las medidas pertinentes.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya informa que, respecto a la fauna, el proyecto afecta a diferentes Áreas de Interés Faunístico y Florístico (AIFF) con presencia de águila perdicera, por lo que se aplicarán restricciones temporales durante los trabajos de obra.

Durante fase de funcionamiento, se podría producir un aumento del efecto barrera y los atropellos. Para minimizar esta afección en el proyecto se han cumplido los criterios del documento «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales (MITERD)», de forma que con la presencia de túneles se cumple con la necesidad de incluir 1 paso para grandes mamíferos cada kilómetro en zonas de hábitats

forestales y otros tipos de hábitats de interés para la conservación de la conectividad ecológica, y con la adaptación de 17 obras de drenaje se cumple con la necesidad de 1 paso cada 500 m adecuado para pequeños mamíferos. El proyecto incluye el cerramiento de toda la vía cumpliendo con las prescripciones del citado documento. Además, se cumple con las prescripciones incluidas en las Instrucciones Generales para los Proyectos de Plataforma (IGP) de ADIF «IGP-6.1 Guía de Prescripciones Ambientales para los Proyectos de Construcción», que en su apartado 2.3.3 establece los criterios para el diseño del cerramiento de la línea, indicando también la necesidad de reforzar el cerramiento en aquellas zonas donde la actividad de la fauna sea elevada. El refuerzo del cerramiento por presencia de jabalí y pequeños vertebrados se realizará a lo largo de todo el trazado excepto en los tramos en que la línea discurre por zonas altamente urbanizadas. Los tramos en los que se proyecta el refuerzo del cerramiento son del PPKK 0+300 a 2+500, 3+000 a 6+200 y 7+000 a 8+300. Además, se incorporan 17 dispositivos de escape.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya informa que el EsIA contempla todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar efectos sobre la fauna, y que al situarse la mayor parte del trazado dentro de túneles y aprovecharse el trazado existente en las zonas a cielo abierto, el impacto del proyecto sobre la fauna será reducido.

b.4) Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

En el EsIA, se realiza un estudio de afección a la Red Natura 2000 identificándose 2 espacios: Serres del Litoral Central ZEC y ZEPA (ES5110013), espacio en el que se desarrolla el proyecto, y Costes del Garraf ZEC y ZEPA (ES5110020) que se encuentra a una distancia de 10 m, donde se prevé una posible afección indirecta. Además, la zona es coincidente con el Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN) Massís del Garraf y el Parque del Garraf, el Plan de recuperación de la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), y con zonas recogidas en el «Mapa de áreas de interés faunístico y florístico». La superficie afectada por el proyecto en la Red Natura 2000 es de 51.191,218 m². Se prevén afecciones directas con una reducción de la extensión de los hábitats 1240 Acanalados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium spp.* Endémicos, 5330 Matorrales termomediterráneos y preestépico, 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos y 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica, que se encuentran incluidos en el ZEC Y ZEPA Serres del Litoral Central, por la ocupación directa del suelo y la ejecución de desmontes, terraplenes y túneles para la implantación de los distintos elementos del proyecto. Asimismo, se prevén afecciones indirectas por perturbación y molestias a especies como el halcón peregrino y la collalba negra (anexo II Ley 42/2007) en su zona de nidificación, ocasionadas por los cambios en la calidad del ambiente acústico y atmosférico durante la fase de construcción del proyecto. Para paliar estos efectos, el EsIA tendrá en cuenta las medidas propuestas en el resto de factores del medio y además propone una serie de medidas compensatorias a concretar en el proyecto de construcción del proyecto de acuerdo con el documento publicado por la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya «Criterios para la sistematización de la compensación de los impactos residuales significativos y la integración de la No Pérdida Neta en biodiversidad con el objeto de guiar la cuantificación y el diseño de las medidas compensatorias». Tal y como indica el promotor, todas las medidas compensatorias definidas en el proyecto de construcción serán coordinadas y consensuadas con el organismo gestor de la Red Natura 2000 (Generalitat de Catalunya) y con el organismo responsable del Parque del Garraf (Diputació de Barcelona). No obstante, las medidas compensatorias incluidas en el EsIA, a falta de ser definidas de forma más concreta y coordinada con la Generalitat de Catalunya en fase de proyecto de construcción, se encuentran incluidas en el condicionado de la presente resolución.

La Direcció General de Politiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya informa que el proyecto de construcción deberá detallar estas medidas compensatorias e incluir su coste en el presupuesto del proyecto. Las zonas de ocupación temporal deberán situarse alejadas de líneas de drenaje en zonas llanas y, puesto que deben ubicarse en el interior de un espacio natural protegido, deberán situarse principalmente en zonas desprovistas de vegetación y que no incluyan especies protegidas. El promotor indica que tendrá en cuenta lo solicitado.

La Subdirecció General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Direcció General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa que la zona de actuación se encuentra dentro del espacio protegido RN2000 ZEPA y LIC «Serres del Litoral Central» (ES5110013), por lo que será necesario informe favorable del órgano gestor del espacio protegido. Deberá tenerse en cuenta para establecer las medidas protectoras, correctoras, compensatorias y la vigilancia ambiental, que el área del proyecto es hábitat potencial de múltiples especies con alto grado de protección en España.

La Direcció General d'Urbanisme de la Secretaría de l'Agenda Urbana i Territori del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, informa que al proyecto le es de aplicación lo establecido en las figuras de protección supramunicipal, así como específicamente a nivel urbanístico el Pla Especial de Protecció del Medi Físic i del Paisatge de l'Espai Natural del Garraf. El promotor indica que tiene en cuenta todos los condicionantes relativos a espacios protegidos.

b.5) Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Según la información aportada por el promotor, el proyecto se desarrolla sobre calizas masivas y calcarenitas, aunque en las proximidades de Vallcarca se cortan dolomías. Se trata de terrenos bastantes homogéneos a pesar de que estén atravesados por varias fallas de dirección NO-SE y por una de dirección E-O en las proximidades de Garraf. En cuanto a la edafología el tipo de suelo presente son los entisoles, suelos muy poco desarrollados, con dos grandes subórdenes: Fluvents, asociados a la presencia de agua, representados en el tramo que va desde el apeadero de Vallcarca hasta la localidad de Sitges, y los suelos Orthents, suelos sobre superficies recientemente erosionadas, que se encuentran desde el inicio del tramo en Port Ginesta hasta el apeadero de Vallcarca. Además, en el entorno del tramo estudiado se encuentra el elemento catalogado como de interés geológico, la Geozona Massís del Garraf (Código: 348) incluida en el Parque del Garraf, cuyo límite llega hasta el mar en la zona central del trazado a la altura del núcleo de Garraf. Respecto al grado de erosión del suelo en el ámbito del proyecto, se tienen diferentes zonas con grados medio, bajo y muy bajo de erosión.

Durante la fase de construcción, se producirán cambios geomorfológicos debido a los movimientos de tierras necesarios para la implantación de la plataforma, explanaciones, excavaciones, derribos y la apertura de vías de acceso, entre otros. Se generarán elevados volúmenes de tierras por la excavación de túneles, así como la utilización de canteras y vertederos, y la afección geológica se cuantifica en 39.507,66 m² a lo largo de 2.250 m en la Geozona Massís del Garraf. En el EslA se ha realizado una clasificación del territorio determinando las zonas más valiosas y de mayor significado ambiental, para evitar la ubicación en ellas de instalaciones de obra, vertederos, préstamos, caminos de obra, etc., y serán restauradas a las condiciones anteriores al inicio de las obras. Además, se aprovechará como acceso a las obras, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes, se realizará un máximo aprovechamiento de los excedentes de excavación, y todos los materiales necesarios para la ejecución de las obras provendrán de canteras debidamente legalizadas, sin preverse la apertura de nuevas zonas de préstamos, canteras y/o vertederos.

En cuanto a la edafología, la mayor afección es debida a la ocupación directa de las superficies por parte del trazado y las ocupaciones asociadas a la ejecución de las obras, la superficie de ocupación prevista es de 290.524,80 m². Se identifican en el EslA

como efectos de las obras la remoción de la capa de suelo fértil, la compactación de suelo, la contaminación por generación de residuos y vertidos y el aumento de los procesos erosivos. Se proponen medidas como la delimitación de la zona de obras, recuperación de la capa superior de tierra vegetal, impermeabilización del terreno antes de ubicar cualquier instalación auxiliar temporal y la correcta gestión de residuos para prevenir la contaminación.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya coincide con el promotor señalando que el proyecto tendrá un impacto destacado sobre la edafología y considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras propuestas para ubicar las instalaciones auxiliares temporales y permanentes en zonas con menor sensibilidad, menor valor ambiental y con baja calidad agrológica. También indica que se minimice la apertura de nuevos caminos aprovechando los accesos existentes, algo ya previsto por el promotor en el EsIA.

Durante la fase de explotación, se podría producir la inestabilidad y erosión de taludes, y la contaminación debido a la aparición de residuos y desechos sólidos accidentales. En cuanto a la gestión de residuos, el EsIA recoge una estimación de los residuos a generar aplicando la metodología de la Guía de aplicación del Decreto 201/1994 regulador de los derribos y otros residuos de la construcción, elaborado por la Agencia de Residuos de Catalunya y el Itec. El promotor propone una serie de medidas ampliamente difundidas para la prevención de la contaminación y minimización de residuos, separación y gestión in situ, gestión de residuos peligrosos, inertes, de lavado de hormigoneras, asimilables a urbanos, sistema de punto limpio, etc. En el caso concreto de la gestión de los residuos inertes, el promotor destaca que se realizará de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (BOE número 38, de 13 de febrero de 2008). Si bien, los excedentes de tierras excavadas que no puedan ser aprovechados en la propia obra se destinarán a la restauración de canteras legalizadas con planes de restauración en activo, por lo que de acuerdo con el artículo 3.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, esta normativa no será objeto de aplicación a dichos excedentes.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya informa, que dada la naturaleza del proyecto es necesario disponer del informe del órgano competente, la Agencia de Residuos de Catalunya. El promotor contesta que, a pesar de que a los materiales excedentes no les es de aplicación el Real Decreto 105/2008 como se indica en el párrafo anterior, se incorporarán en el proyecto de construcción todos aquellos informes que establezca en su resolución el órgano ambiental.

La Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, recuerda que con carácter general están prohibidos en Dominio Público Marítimo-Terrestre y Servidumbre de Protección el vertido de residuos sólidos, escombros y aguas residuales sin depuración [art. 46 apartado e) del Reglamento General de Costas].

La Asociación de Vecinos del Garraf, en su alegación, solicita al promotor información sobre el efecto que pudiesen generar los gases procedentes o relacionados con el basurero Vall de Joan sobre las voladuras que se lleven a cabo en el proyecto. El promotor señala que el proyecto no contempla el uso de voladuras. No obstante, en el EsIA de forma genérica, se incluyen medidas de diferentes tipos aplicables a la realización de voladuras, en caso de que estas finalmente fueran necesarias, que se centran en la protección de la fauna imponiendo restricciones temporales, así como en la prevención de la generación de polvo y la seguridad y salud en el trabajo.

b.6) Aire y cambio climático.

En el EsIA se indica que según la información del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, la zona de estudio se encuentra ubicada en

la Zona de Calidad del Aire 3 (Penedés-Garraf). La capacidad del territorio se ha obtenido de las modelizaciones realizadas por la Generalitat de Catalunya y se define en el EsIA como la concentración «extra» que puede asimilar el medio ambiente sin llegar a la superación de los límites de inmisión legales. En el ámbito de proyecto la capacidad del territorio es moderada frente a NO₂ por su proximidad con el mar y por la ausencia de grandes zonas industriales emisoras, siendo los principales focos emisores en el ámbito de proyecto la autopista C-32 y la carretera C-31. En cuanto a las PM10, el ámbito del proyecto presenta una capacidad moderada entre Les Botigues y Garraf, mientras que el resto presenta una capacidad restringida. Esta situación se debe a la presencia de explotaciones extractivas cercanas y a la fábrica de cemento UNILAND en Vallcarca.

Durante la fase de obras la calidad del aire se verá alterada por la emisión de gases contaminantes (CO, NO_x, SO₂, PST, etc) y partículas debido principalmente a la circulación y utilización de maquinaria pesada y vehículos de obra y a los movimientos de tierra, la apertura de caminos y zanjas, las operaciones de carga y descarga de tierras en la obra y el transporte de materiales desde las zonas de préstamos, afectando a los trabajadores de la obra, a la vegetación, a la fauna y a la población de la zona de actuación. En el EsIA se establecen una serie de medidas destinadas a reducir la intensidad de estos impactos relacionadas con las buenas prácticas tales como el riego periódico de las superficies desprovistas de vegetación y zonas de trasiego de maquinaria, el establecimiento de limitaciones de velocidad para los vehículos y maquinaria que circule en las obras o el tapado de los materiales en las zonas de almacenamiento, entre otras.

La Subdirección General de Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, establece una serie de medidas preventivas a implementar durante la construcción, alineadas con el EsIA, e indica que no se prevé afectación a la calidad del aire en el resto de las fases del proyecto (explotación y abandono).

El Ayuntamiento de Sitges solicita aplicar medidas correctoras durante las obras frente a la emisión a la atmosfera de partículas de polvo PM10 por maquinaria pesada e incluir la nueva instalación municipal de medida de inmisión de partículas en el ambiente PM10 (ubicada en Garraf cerca de la estación de ferrocarril) para el seguimiento de la calidad del aire. El promotor señala al respecto que en el proyecto de construcción se contemplan las medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar o minimizar los impactos sobre la calidad atmosférica y que el Programa de Vigilancia Ambiental del proyecto de construcción tendrá en cuenta los objetivos e índices de seguimiento que aseguren su cumplimiento y efectividad e incluirá la mencionada estación para el seguimiento de la calidad del aire.

En el EsIA, se estima la huella de carbono por la emisión de gases efecto invernadero utilizando la calculadora elaborada por el Proyecto LIFE+ *Huellas*, liderado por la Fundación CARTIF. También se lleva a cabo la estimación de la alteración y creación de microclimas debido a la ocupación del territorio y la aparición de grandes desmontes o rellenos.

Respecto a la contaminación lumínica, la Generalitat de Catalunya establece una zonificación en función del nivel de protección del territorio frente a la contaminación lumínica compuesto por cuatro diferentes zonas de mayor a menor nivel de protección: la zona E1 de protección máxima, que incluye, entre otros a los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000; la zona E2 de protección alta; la zona E3 de protección moderada y la zona E4 con una protección menor. Casi todo el ámbito del estudio se encuadra en la zona de protección máxima (E1) de contaminación lumínica, excepto los principales núcleos de población (Sitges, Vallcarca, Garraf y Les Botigues) en los que la zona de protección es moderada (E3). También existe una pequeña zona en el entorno de Port Ginesta que está definida como de protección alta (E2). Durante la fase de construcción, la iluminación de la zona de obras puede suponer un incremento en la contaminación lumínica, especialmente en los tramos que discurren por el interior de las zonas de protección de la contaminación lumínica definidas como E1. Además del cumplimiento

de la legislación correspondiente, la principal medida prevista en el EsIA es evitar la realización de los trabajos nocturnos durante la fase de construcción. En la fase de explotación no se prevé la necesidad de iluminación exterior.

La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, y La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural, ambas del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya informan que, en caso de existir puntos de iluminación exterior, se deberá presentar la documentación del anejo 1 del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno. El promotor en su respuesta indica que el proyecto no incluye la instalación de iluminación exterior.

b.7) Agua.

De acuerdo con el EsIA, el proyecto se localiza sobre la demarcación hidrográfica de las Cuencas Internas de Cataluña, siendo las Rieras del Garraf la única cuenca por la que discurre la zona de estudio. Esta cuenca dispone de cursos torrenciales de poca longitud que fluyen hasta verter sus aguas en la costa mediterránea. Destacan a lo largo del tramo del proyecto la Riera Vallcarca, Torrente Falconera, Torrente de Garraf, Torrente de la Ginesta y Riera Vallbona.

Indica como posibles afecciones durante la fase de obras la interceptación y desvío temporal de cauces debido a los movimientos de tierras y las acciones asociadas (explanaciones, excavaciones, etc.), vertidos directos de sustancias contaminantes (aceites, combustibles u otras sustancias empleadas en las obras), además de producirse un incremento de los sólidos en suspensión debido al polvo generado durante las obras, así como la localización de instalaciones auxiliares en zonas inundables. Como medidas para prevenir afecciones el promotor propone para la protección del sistema hidrológico, además de la clasificación del territorio realizado para establecer la localización de los elementos auxiliares, temporales y permanentes; se prohíbe la localización de cualquier tipo de instalación o servidumbre, temporal o permanente en los cauces de drenaje natural o canalizaciones del territorio; y se evitará en la medida de lo posible la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Para la protección de la calidad de las aguas se instalarán balsas de retención y decantación, barreras de retención de sedimentos, fosas para el lavado de canaletas de hormigoneras y un sistema de saneamiento de las instalaciones auxiliares de obra mediante conexión a la red de aguas residuales, WC químico o cualquier otro sistema que asegure que no se producirá la contaminación de las aguas. Así mismo, para evitar el riesgo de inundaciones, se ubicarán las instalaciones auxiliares y todas las zonas de acopios en zonas admisibles.

El EsIA no considera significativa la contaminación de aguas pluviales asociadas a circulación ferroviaria en la fase de explotación, dado que en esta línea no se prevé la circulación de trenes de mercancías. Por otra parte, a la conservación y mantenimiento de las obras de drenaje existentes en la línea actual se suma la instalación de nuevas obras de drenaje. Para garantizar el buen funcionamiento hidrológico de la zona del proyecto, el promotor realizará durante la fase de construcción un seguimiento de la dinámica de los caudales de los puntos de agua detectados, así como en la fase de explotación durante 3 años más.

En cuanto a la hidrogeología, tal y como indica el EsIA, en el ámbito de proyecto se pueden definir dos masas de agua subterránea principales, que tal y como las define la Agència Catalana de l'Aigua (ACA) son: MASb 23 Garraf (ES100MSBT23) y MASb 39 Vall Baixa y Delta del Llobregat (ES100MSBT39). En cuanto a la permeabilidad del terreno, se distinguen zonas carbonatadas de permeabilidad media tipo C-M y de permeabilidad baja tipo C-B en el macizo carbonatado de Garraf, mientras en la zona de Sitges se identifican zonas detríticas de permeabilidad media tipo Q-M. Los acuíferos en el tramo del proyecto son: el Acuífero del Garraf en los PPKK 0+000 a 8+340 y 8+700

a 8+840 y al Acuífero del Delta del Llobregat en los PPKK 8+340 a 8+700 y 8+840 a 9+259. En el entorno del trazado se han identificado más de 200 puntos de agua.

Durante la fase de obras, el EsIA contempla como afección la contaminación de acuíferos subterráneos y alteración de la calidad de las aguas por vertidos accidentales como aceites u otras sustancias empleadas en la obra, así como los derivados de la circulación y utilización de maquinaria pesada y vehículos de obra. Respecto a la afección a la dinámica de acuíferos, se descarta la posibilidad de producir una interferencia de tipo barrera o dren que pudiera afectar a la dinámica de los acuíferos o la producción de los pozos existentes, pues la alternativa escogida adapta su trazado al máximo al corredor de los túneles actuales y los puntos de extracción de agua reconocidos en el ámbito de estudio presentan el nivel de extracción a cota cercana a 0 m.s.n.m., muy por debajo de la cota esperable de excavación de la obra.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya informa que, aunque el EIA no prevé afectaciones importantes, la interceptación y desvío temporal de cauces hace necesario disponer del informe del órgano competente, que es la Agència Catalana de l'Aigua (ACA) del Departament d'Acció Calimàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya.

La Agència Catalana de l'Aigua (ACA) del Departament d'Acció Calimàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya informa que el proyecto puede ser compatible con el vector agua siempre que se incorporen al proyecto constructivo una serie de consideraciones ambientales, hidrogeológicas, hidrológicas e hidráulicas. Asimismo, informa que el proyecto constructivo deberá ser objeto de otro informe por parte de dicha Agencia. Todas las consideraciones realizadas por la ACA han sido incorporadas al condicionado de la presente resolución. El promotor en su respuesta profundiza en el desarrollo de la alternativa elegida (alternativa 2) asumiendo y dando respuesta a cada una de las consideraciones señaladas por la ACA, añadiendo que durante el desarrollo del proyecto de construcción se tramitará el documento «*Protección del Sistema Hidrológico y Calidad de las Aguas (PSHyCA)*», para que la ACA emita el correspondiente informe favorable con anterioridad a la aprobación del citado proyecto de construcción.

b.8) Paisaje.

El EsIA indica que, según la publicación «Catálogo de Paisaje del Penedès» del Observatorio del Paisaje de Cataluña, el área de actuación se inicia en la unidad denominada «Plana del Garraf», posteriormente la mayor parte discurre por la unidad «Garraf» y termina su recorrido en la unidad «Delta del Llobregat». Para caracterizar el paisaje, se analiza la calidad visual, la fragilidad visual y la accesibilidad a la observación. Las tres variables han sido calificadas como bajas para las unidades «Plana de Garraf» y «Delta del Llobregat» y alta para el «Garraf».

El EsIA considera como principales afecciones durante la fase de construcción el descenso de la calidad visual por la presencia de maquinaria voluminosa, instalaciones auxiliares y los movimientos de tierras, así como las estructuras y el asfaltado en reposiciones que causarán un contraste cromático, de textura y de forma. Para paliar estos efectos el promotor propone el uso de la superficie a ocupar por la traza de la nueva infraestructura y de caminos de servicio y caminos existentes como accesos, así como la localización de las zonas de acopio e instalaciones auxiliares en zonas admisibles o restringidas. Asimismo, indica que no se prevé la apertura de nuevos préstamos, canteras y/o vertederos.

Durante la fase de funcionamiento, la principal afección contemplada en el EsIA es la introducción de nuevos elementos que intercepten los corredores visuales debido a la presencia física de la vía y las estructuras anexas. Las medidas propuestas para mitigar esta afección es la restauración de la cubierta vegetal en terraplenes y desmontes, emboquilles de túneles, estructuras de escape de fauna y zonas de instalaciones auxiliares; el aprovechamiento de la tierra vegetal excavada; el acondicionamiento ambiental de las zonas

de acopio e instalaciones auxiliares tras su uso mediante recuperación ambiental e integración paisajística; y el desmantelamiento y restauración de las áreas de los sistemas de depuración que, una vez finalizadas las obras, ya no se utilicen.

Por otra parte, el EsIA incluye el apartado denominado «Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística» donde presenta una restauración vegetal con una serie de objetivos ecológicos (integración de corredores ecológicos y restauración de hábitats), paisajísticos (integración y ocultación de vistas poco estéticas) y de control de la erosión de las superficies desnudas generadas por las obras. Se contempla la realización de tratamientos en terraplenes, desmontes y emboquilles de túneles que no se ejecuten en roca, estructuras de escape de fauna y zonas de instalaciones auxiliares.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, informa que el impacto sobre el paisaje será compatible puesto que la mayor parte del trazado discurre en túnel y los tramos a cielo abierto coinciden con el trazado de la vía actual.

La Direcció General d'Urbanisme del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, recuerda que deberá aportarse para estos suelos un estudio de impacto paisajístico según los artículos 15.2.c) y 15.2.g) de la normativa del Plan Director Urbanístico del Sector Costero (PDUSC).

b.9) Bienes materiales y patrimonio cultural.

En relación con las infraestructuras y servicios, el EsIA señala que las infraestructuras más afectadas son la carretera C-31 y la propia línea ferroviaria. Para la localización de los servicios afectados, se ha empleado la cartografía de la traza y se ha coordinado con los distintos organismos y compañías las reposiciones de dichos servicios, así como con los Ayuntamientos de los términos municipales afectados. Además, se han efectuado reconocimientos en campo para su identificación y localización real. Se asegurará la continuidad de los servicios interceptados durante la construcción y explotación del proyecto.

Para identificar los elementos del patrimonio, se han consultado distintos inventarios y documentos, y se ha realizado una prospección superficial intensiva (200 m a cada lado de la traza) autorizada por la Direcció General del Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya (abril 2020). A partir de estos estudios se han identificado numerosos elementos como Bienes Culturales de Interés Nacional (BCIN), elementos incluidos en catálogos e inventarios del patrimonio arqueológico y arquitectónico, elementos de los inventarios en el mapa de patrimonio cultural de Sitges de la Diputación de Barcelona, patrimonio subacuático, elementos de la guerra civil española, cavidades naturales de interés edificaciones relevantes no catalogadas y patrimonio ferroviario.

El EsIA indica que se afectará durante la fase de construcción directamente a 4 elementos: una edificación asociada a la ampliación de la Masia Güell, el Camí de les Costes, Baixador de Vallcarca y a un edificio ferroviario. El EsIA propone una serie de medidas preventivas que se encuentran incluidas en el condicionado.

El Serveis Territorials a Barcelona del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya señala que de acuerdo con los datos que constan en el Inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya y en el Inventari del Patrimoni Arqueològic i Paleontològic de Catalunya, en el ámbito de afectación del proyecto no existen bienes de patrimonio cultural de interés reconocido, informando el proyecto en sentido favorable.

b.10) Urbanismo, usos del suelo y bienes de Dominio Público.

En el EsIA, se analizan los instrumentos de planeamiento que pueden condicionar las soluciones a todos los niveles, como el planeamiento territorial, planes de movilidad y planes urbanísticos. Aunque el trazado discurra por suelos urbanos, gran parte del suelo afectado se encuentra dentro de la franja de protección del sistema ferroviario. Se

identifica como afección la ocupación temporal por las instalaciones auxiliares durante la fase de obras y la ocupación definitiva por el trazado durante la fase de funcionamiento. El promotor indica que, previo al inicio de las obras, se solicitará a los ayuntamientos las modificaciones en la clasificación y calificación de usos del suelo para compatibilizarlos con el proyecto.

La Direcció General d'Urbanisme del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya indica el planeamiento vigente en el ámbito de proyecto y las afecciones a las diferentes calificaciones de suelo, así como una serie de consideraciones que deberá incorporar el proyecto, por lo que han sido incluidas en el condicionado de esta resolución. El promotor da respuesta a cada una de las consideraciones, indicando las superficies de suelo a ocupar, tanto de forma temporal como definitiva y por tanto a expropiar, la clase de suelo afectado y señala, entre otras cuestiones, que una vez ejecutado el proyecto se tramitarán las modificaciones de planeamiento de ajuste de las calificaciones urbanísticas afectadas.

El Ayuntamiento de Sitges solicita adaptar a las necesidades del desarrollo urbanístico las dimensiones del paso inferior bajo las vías en el Torrent de la Falconera (PK 6+194) y que no se limite a un paso de aguas, así como mejorar la accesibilidad para el paso de los usuarios desde la zona mar de Garraf a la estación, en lugar de exclusivamente actuar sobre las conexiones entre andenes. El promotor indica que realizará un estudio de viabilidad de integración de la estación de Garraf y la permeabilidad con el entorno, que incluirá un análisis del paso inferior del Torrent de la Falconera (PK 6+190) y de la accesibilidad de los usuarios a la estación.

La Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico realiza una exposición de la documentación analizada y las actuaciones objeto de informe y las contextualiza en el deslinde actualmente vigente en el entorno del proyecto, que es el DL-23-B, aprobado por OM 13/08/1999. Realiza una serie de consideraciones que han sido incluidas en el condicionado de la presente resolución. Asimismo, indica que en caso de precisar la ocupación del DPMT para obras, se deberá solicitar una autorización de ocupación del DPMT al correspondiente Servicio Periférico de Costas durante el periodo que duren las obras y, una vez finalicen las obras, se deberá proceder al levantamiento de todas las ocupaciones y a la restauración de los espacios afectados. Como respuesta, el promotor Adif ha adjuntado la cartografía oficial de las líneas de deslinde de dominio público marítimo terrestre, servidumbre de protección, ribera del mar y zona de influencia, terreno ferroviario actual y las alternativas incluidas en el EsIA, detectando un error en la delimitación de los límites del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) y Dominio Público Ferroviario (DPF), por lo que Adif propondrá la modificación de las líneas de los límites de los diferentes dominios públicos para que queden debidamente identificados. Según el artículo 6 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (y sus posteriores modificaciones), todos los proyectos de Adif que actúan sobre la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) son por definición de «Utilidad Pública», por ello una vez que el proyecto de construcción sea aprobado, se realizarán los trámites correspondientes para los cambios de titularidad necesarios y antes del inicio de las obras se solicitarán todos los permisos necesarios para la ubicación de instalaciones auxiliares, las cuales ya tienen definida su recuperación ambiental e integración paisajística en el EsIA. Finalmente, Adif señala que el proyecto de construcción no plantea viales sobre el DPMT ni infraestructuras obsoletas o sin utilización prevista, asimismo no se prevé la necesidad de solicitar informe de compatibilidad con la Estrategia Marina ya que el proyecto se desarrolla en un ámbito terrestre.

- c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye un apartado que analiza los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves diferenciando entre fase de obra y funcionamiento, y los asociados a catástrofes. Los riesgos ante accidentes considerados

durante la fase de obra son incendios, explosiones, vertidos, desplomes, y corrimientos de tierra. Los riesgos ante accidentes considerados durante la fase de funcionamiento son los accidentes en el servicio ferroviario de viajeros. En cuanto a los riesgos asociados a catástrofes, se analizan el riesgo sísmico, el riesgo de inundación, riesgos geológicos (desprendimientos, karstificación y subsidencias), riesgo de incendios, riesgos meteorológicos y riesgos asociados a fenómenos litorales (riadas e inundaciones, tsunamis y riesgo de erosión).

Como conclusiones, el EsIA señala que los riesgos derivados de accidentes graves durante la fase de explotación son compatibles en todos los casos excepto en el caso del riesgo de incendio, cuya valoración pasaría a ser compatible con la adopción de las medidas de prevención y extinción de incendios que se incluirán en el Plan de Prevención y Extinción de Incendios a desarrollar por el adjudicatario de las obras en su Plan de Aseguramiento de la Calidad, cumpliendo en todo momento la legislación en prevención de incendios forestales de la Comunidad Autónoma. En el caso de los riesgos derivados de catástrofes, si se materializase alguno de los riesgos identificados, los daños que provocarían sobre la infraestructura no darían lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente, siendo los daños sobre el medio ambiente los derivados de la materialización del propio riesgo. En el EsIA se adoptan medidas para reducir los riesgos por inundación ubicando las zonas de acopio e instalaciones auxiliares en zonas admisibles o restringidas y realizando la restauración de la cubierta vegetal en terraplenes y desmontes, emboquilles de túneles, estructuras de escape de fauna y zonas de instalaciones auxiliares.

Asimismo, analiza los riesgos derivados de terceros teniendo en cuenta los planes de emergencia elaborados por la Generalitat de Catalunya (Plan Especial de Emergencia Exterior del Sector Químico PLASEQCAT, Plan Especial para Emergencias Radiológicas de Catalunya RADCAT y Plan de Emergencias por Accidentes en el Transporte de Mercancías peligrosas por Carretera y Ferrocarril en Catalunya TRANSCAT), concluyendo que no existen riesgos al proyecto derivados de terceros.

La Sub-direcció General de Programes en Protecció Civil de la Direcció General de Protecció Civil del Departament D'Interior de la Generalitat de Catalunya, establece los requisitos mínimos de la infraestructura para garantizar la estrategia de autoprotección, e informa que se deberán aplicar las consideraciones que la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments (Bombers de la Generalitat de Catalunya) establezca.

El Ayuntamiento de Sitges, indica que se deberá corregir la redacción del proyecto en materia de prevención de incendios forestales adecuándolo a los periodos establecidos por la normativa catalana. El promotor responde que el Plan de Autoprotección será elaborado por parte de Adif tras la aprobación definitiva del proyecto, y que el Proyecto de Construcción se ajustará a la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente y a la Ley del Sector Ferroviario en cuanto a seguridad contra incendios y evacuación. Se elaborará un Plan de Prevención y Extinción de Incendios de acuerdo con el PLA INFOCAT (Pla Especial d'Emergències per Incendis Forestals de Catalunya).

Al igual que los aspectos técnicos del proyecto como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto según el análisis realizado por el promotor, es un factor más a considerar en la decisión de autorización por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d) Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyos objetivos son controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el proyecto, así como

comprobar, prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. Se establece el tipo de informes de seguimiento a realizar y su periodicidad.

Los principales aspectos considerados en el PVA son los siguientes:

– Fase de construcción: replanteo (jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso); protección de la calidad atmosférica (polvo, emisiones de maquinaria); protección de la vegetación; protección y conservación de suelos; protección de los sistemas hidrológico e hidrogeológico; seguimiento y control de las zonas de acopio de materiales, canteras y vertederos, almacenamiento de combustible, gestión de residuos y zonas de limpieza de hormigoneras; mantenimiento de la permeabilidad territorial y servicios existentes; protección y restauración de la vegetación con preparación del terreno para plantaciones y siembras; protección de la fauna (cambio y pérdida de hábitats, control de la permeabilidad); protección de las condiciones de sosiego público; protección del patrimonio histórico-artístico.

– Fase de funcionamiento: seguimiento de la revegetación y de la restauración paisajística; seguimiento de la fauna; control de la permeabilidad; protección de las condiciones de sosiego público en la fase de explotación; aplicación de las medidas compensatorias.

La Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural y la Agència Catalana de l'Aigua (ACA) presentan observaciones al PVA que han sido tenidas en cuenta por el promotor e incluidas en el condicionado de esta resolución.

El Ayuntamiento de Sitges solicita estar incluido en el trámite de consenso y coordinación de las medidas compensatorias. El promotor señala que el Ayuntamiento de Sitges ha sido incluido en el proceso de información pública y las medidas compensatorias que se incluyan finalmente en el proyecto de construcción reflejarán lo establecido por el órgano ambiental.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado j del grupo 3 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del «Proyecto de Construcción para la actualización de infraestructuras de protección civil y seguridad de los túneles del Garraf. Línea Madrid (Chamartín)-Barcelona-Francia» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la

evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos.

Condiciones al proyecto

a) Condiciones generales:

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Se cumplirá toda la legislación que le sea de aplicación, y que afecte a los elementos del medio recogidos en la presente resolución.

3. La actividad solo podrá llevarse a cabo dentro de la superficie que se delimita en el EsIA y documentación complementaria, sobre la que se realiza esta evaluación, la cual deberá contar con medios de señalización y delimitación adecuados.

4. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

b) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente, así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Población y salud humana

1. Se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de detalle tanto de ruido como de vibraciones, incluyendo las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acústica establecidos en el anejo 1 y del anejo 7 de la Ley 16/2002, de protección contra la contaminación acústica, modificado por el Decreto 176/2009. Dicho estudio deberá ser validado por el Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya.

2. Una vez los estudios acústicos de detalle lo confirmen, se instalarán tres protecciones acústicas en los PPKK, 0+000 a 0+100, de 8+700 a 8+900 y de 9+000 a 9+200, todos en el lado derecho.

3. Durante la fase de obras se evitarán los trabajos entre las 22 y las 7 horas en un entorno de 500 m alrededor de las zonas habitadas.

4. Se asegurará en todo momento durante las obras la accesibilidad y la movilidad de las poblaciones del entorno, incluida la población de Garraf en sentido Sitges y Barcelona.

5. Se realizará un estudio de viabilidad de integración de la estación de Garraf y la permeabilidad con el entorno, que incluirá un análisis del paso inferior del Torrent de la Falconera (PK 6+190) y de la accesibilidad de los usuarios a la estación, tal y como solicita el Ayuntamiento de Sitges.

6. Se valorará la posibilidad de compatibilizar la actual vía 2 con una vía verde para senderistas y ciclistas, en coordinación con el Ayuntamiento de Sitges y con el órgano ambiental competente de la Generalitat de Catalunya, siempre que este último lo considere oportuno.

7. El proyecto de construcción incluirá un estudio de las rutas para el transporte de materiales excedentes desde la obra hasta la zona de depósito, así como desde las canteras a la obra, con el fin de detectar y minimizar las posibles afecciones por ruido, molestias y movilidad de la población.

Flora, Vegetación y HICs

8. Se realizará una inspección previa al inicio de las obras por parte de un técnico especializado con el fin de detectar la posible presencia de la especie protegida *Limonium girardianum*, en el caso de que se detecte se comunicará a los organismos correspondientes del Parque del Garraf (Diputación de Barcelona).

9. Al inicio de las obras deberá obtenerse el preceptivo permiso para el desbroce de la zona de ocupación por parte del organismo competente correspondiente. El desbroce de la vegetación asociada a los cauces y a sus llanuras de inundación, como norma general, se limitará a especies alóctonas y de mal comportamiento hidráulico como la caña americana (*Arundo donax*), de la cual se deberá extraer el rizoma. Una vez finalizados los trabajos se deberá restaurar el cauce, las márgenes y la zona de policía al estado inicial de las obras y se deberá adecuar ambientalmente la superficie.

10. En el proyecto de construcción se detallará la compensación por las afecciones a la vegetación y los HIC en base a los criterios establecidos en el documento «Criterios para la sistematización de la compensación de los impactos residuales significativos y la integración de la No Pérdida Neta en biodiversidad con el objeto de guiar la cuantificación y el diseño de las medidas compensatorias», publicado por la Direcció General de Politiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya. Todas las medidas compensatorias definidas en el proyecto de construcción serán coordinadas y consensuadas con el organismo gestor de la Red Natura 2000 (Generalitat de Catalunya) y con el organismo responsable del Parque del Garraf (Diputació de Barcelona). Las medidas compensatorias a las que se hace referencia en la presente condición son las mismas que las indicadas en la condición número 18, que también se aplicarán a los HICs existentes fuera de los espacios catalogados como Red Natura 2000.

Fauna

11. Previo al inicio de las obras se realizarán prospecciones faunísticas de la zona y áreas más próximas a la actuación por personal especializado en coordinación con los organismos del Parque del Garraf (Diputación de Barcelona) y organismo gestor de la Red Natura 2000 (Generalitat de Catalunya), con la finalidad de identificar la posible presencia de zonas de nidificación u otros elementos faunísticos destacables. Si durante el transcurso de las obras apareciera cualquier aspecto faunístico no detectado con anterioridad, la Dirección ambiental de obra deberá comunicarlo a la autoridad competente y establecer, de acuerdo con sus directrices, las medidas pertinentes.

12. En base a la información disponible, durante las obras se aplicarán restricciones temporales de los trabajos en superficie al menos en las zonas de nidificación del azor común en el entorno de la emisora de la Ermita (PP.KK. 1+300 a 2+600), antena de comunicaciones junto a la Ermita de la Trinitat de Sitges, de marzo a junio; en zonas de nidificación del halcón peregrino en el entorno de La Falconera y de La Ferrosa (PP.KK. 0+800 a 2+400 y 5+000 a 6+600) de enero a junio; en zonas de nidificación de la collalba negra también en el entorno de La Falconera (PP.KK. 4+700 a 5+800) de marzo a julio; y al sur de la fábrica de cemento localizada en Vallcarca entre los meses de abril a junio por la habitual concentración de cormoranes en el entorno. Estos periodos para la nidificación y cría de las especies se

modificarán en base a las prospecciones faunísticas previas y en coordinación con los organismos ambientales competentes.

13. Dado que la zona de actuación se desarrolla dentro del Plan de Recuperación de la gaviota de Aoudouin y del área vital de las parejas de águila perdicera, se considerará la aplicación otras restricciones temporales durante la fase de obras, en coordinación con los organismos del Parque del Garraf (Diputación de Barcelona).

14. Se aplicarán restricciones temporales de los trabajos de obra en coordinación con la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya debido a las afecciones que se pudieran producir a las Áreas de Interés Faunístico y Florístico existentes en la zona, en especial en relación a la presencia de águila perdicera.

15. En la fase de obras se moderará la velocidad de los vehículos y la maquinaria para el interior del recinto, controlando que no superen los 20 km/h, reduciendo el riesgo de muerte o lesión por atropello o choque y se evitarán los trabajos nocturnos para impedir atropellos de la fauna a consecuencia de posibles deslumbramientos por los vehículos de la obra.

16. Para evitar atropello y conservar la conectividad ecológica se seguirá el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n. °1 (2015)». Se realizará un vallado continuo de tipo cinegético, instalando estructuras de escape en las zonas próximas a vaguadas y a pasos de fauna, el número mínimo de estructuras será en el lado izquierdo en los PPKK 0+200, 0+550, 0+900, 1+060, 2+580, 3+000, 3+400, 3+600, 4+300, 6+200, 7+120, 7+380, y 8+300 y en el lado derecho en los PPKK 1+060, 2+700, 3+450 y 8+300. Se adaptarán todas las estructuras del drenaje superficial cunetas, arquetas y sifones para facilitar la salida de animales que hayan podido caer y se adaptarán todas obras de drenaje transversal como pasos para pequeños mamíferos.

17. Dada la presencia de jabalí en la zona, siguiendo las Instrucciones y Recomendaciones para la Redacción de Proyectos de Plataforma «IGP-2011» y el documento «IGP-6.1 Guía de Prescripciones Ambientales para los Proyectos de Construcción», se reforzará el cerramiento en aquellas zonas donde la actividad de esta especie es elevada, entre los PPKK 0+300 a 2+500, 3+000 a 6+200 y 7+000 a 8+300.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000

18. Para el diseño final de las medidas compensatorias por afección a la Red Natura 2000 se aplicará lo recogido en el documento «Criterios para la sistematización de la compensación de los impactos residuales significativos y la integración de la No Pérdida Neta en biodiversidad con el objeto de guiar la cuantificación y el diseño de las medidas compensatorias» de la Generalitat de Catalunya. Entre las medidas compensatorias a analizar y concretar en el proyecto de construcción se incluirán, al menos:

– El restablecimiento de nuevas superficies del mismo hábitat afectado, o en el caso de que no sea posible o no sea recomendado por razones ecológicas, se compensará con hábitats de la misma tipología de rango superior en cuanto al interés de conservación, o igual en el caso de que el hábitat afectado ya sea de alto valor para la conservación.

– Compensar en al menos el triple (1:3) de la superficie directamente afectada por el trazado, incluyendo su mantenimiento y seguimiento plurianual hasta que se verifique el éxito de la compensación.

– Formalización de acuerdos de custodia del territorio para la mejora de hábitats.

– Formalización de acuerdos para la ejecución de acciones de conservación de especies sensibles en el ámbito (recolección de semillas...).

– Formalización de acuerdos para el seguimiento de la evolución de especies faunísticas y florísticas.

– Formalización de acuerdos para la recuperación de espacios para potenciar la presencia de especies presa de aves rapaces (como *Falco peregrinus*).

– Formalización de compromisos de adquisición y gestión de zonas limítrofes al espacio RN2000 para la mejora de hábitats y ampliación de los límites del espacio.

19. Todas las medidas compensatorias definidas en el proyecto de construcción serán coordinadas y consensuadas con el organismo gestor de la Red Natura 2000 (Generalitat de Catalunya) y con el organismo responsable del Parque del Garraf (Diputació de Barcelona).

20. Tal y como indica la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la zona de actuación se encuentra dentro del espacio protegido RN2000 ZEPA y LIC «Serres del Litoral Central» (ES5110013), por lo que será necesario informe favorable del órgano gestor del espacio protegido.

21. El proyecto de construcción debe describir y detallar las medidas compensatorias previstas, e incluir su coste en el presupuesto de ejecución del proyecto.

Suelo, subsuelo y geodiversidad

22. Se delimitarán los perímetros estrictos de las zonas de obras evitando el tráfico de camiones y maquinaria de construcción fuera de esta zona.

23. Antes de la implantación se retirará la capa superior del terreno, con un espesor de tierra vegetal entre 15 y 40 cm, almacenándola separadamente para su posterior reutilización en la restauración de la zona.

24. Se impermeabilizará el terreno antes de ubicar cualquier instalación auxiliar temporal. No se realizará fuera de las zonas expresamente autorizadas y habilitadas al efecto ningún mantenimiento, suministro de combustible, limpieza de maquinaria ni ningún otro proceso que pueda causar contaminación.

25. Una vez finalizadas las obras se realizará la restauración de las zonas de trabajo, retirando todos los residuos generados y el material sobrante.

26. No se abrirán zonas de préstamo ni vertederos. Los materiales necesarios para la ejecución del proyecto procedentes del exterior se obtendrán de canteras autorizadas, y los excedentes de la obra serán depositados en canteras abandonadas con plan de restauración en activo.

27. En el proyecto de construcción se deberá incorporar informe del órgano autonómico competente en materia de residuos tal como indica la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural de la Generalitat de Catalunya.

28. Se minimizará la apertura de nuevos caminos aprovechando los accesos existentes, tal y como lo indica la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural.

Aire y Cambio Climático

29. Se aplicarán las medidas correctoras necesarias durante las obras frente a la emisión a la atmosfera de partículas de polvo PM10 por parte de la maquinaria pesada.

30. Se deberán concretar en el proyecto de construcción las medidas a implantar para reducir la afección en la calidad del aire por la emisión de partículas durante la ejecución de las obras, que serán coordinadas con el Servei de Vigilància i Control de l'Aire de la Subdirecció General de Prevenció y Control de la Contaminación Atmosférica del Departament d'Acció Climàtica de la Generalitat de Catalunya.

31. En caso de existir puntos de iluminación exterior, se deberá presentar la documentación del anejo 1 del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno en función de la zona de protección frente a la contaminación lumínica, con especial atención a las zonas de máxima protección E1.

Agua

Se tendrán en cuenta las siguientes condiciones establecidas por la Agencia Catalana del Agua (ACA):

32. Se incorporarán medidas preventivas para preservar los objetivos ambientales de las masas de agua subterránea del Garraf y Val/ Baixa i Delta del Llobregat y los objetivos ambientales de las masas de agua costeras de Sitges y El Prat de Llobregat-Castelldefels.

33. En torno a la zona de trabajo y especialmente alrededor de los cursos de agua afectados por las actuaciones, zonas de acopio de material, rellenos, terraplenes, etc., se adoptarán las medidas preventivas necesarias para evitar la movilización de material sólido hacia los cauces.

34. En el caso de que sean necesarios vertidos al dominio público hidráulico y/o la captación de las aguas superficiales (para la humectación de terraplenes, el riego de caminos, etc.), será necesario solicitar autorización previa a la ACA.

35. Se deberá realizar una campaña geotécnica de medida del nivel freático de la alternativa seleccionada y una campaña de prospección de posibles fracturas y cavidades en el macizo en el ámbito de proyecto, con el objeto de evitar la afección a vías preferenciales de agua que pudieran descargar en el túnel durante el proceso constructivo o que pudieran estar asociadas a captaciones de agua, fuentes o manantiales de uso social, económico o ambiental. Asimismo, se realizará un perfil longitudinal geológico con la rasante de la alternativa a desarrollar y la representación del nivel freático actual con el objeto de verificar que, efectivamente, los túneles no generarán un efecto dren ni un efecto barrera con datos recientes del nivel freático.

36. En el caso de que en la campaña geotécnica se detectase alguna vía preferencial de agua en las cercanías de los túneles o alguno de los túneles pudiera quedar afectado por el nivel freático, se preverán medidas correctoras para garantizar la continuidad del agua subterránea entre los paramentos de aguas arriba y abajo de la infraestructura. También se deberá prever la impermeabilización de la infraestructura, para garantizar un drenaje permanente máximo de 0,17 l/s·km de túnel. El efecto barrera no superará el metro (ascensos+descensos).

37. Se deberá garantizar el caudal y la calidad del agua con anterioridad a las obras en las captaciones de agua subterráneas con concesión o autorización de la ACA, así como en las fuentes o manantiales con usos social, ambiental o económico.

38. En caso de que el proyecto constructivo prevea la entrada de agua en los túneles, ésta se verterá al dominio público hidráulico con una calidad equivalente a los objetivos ambientales del medio receptor, motivo por el cual se proyectarán balsas de decantación u otros mecanismos que permitan la consecución de estos objetivos.

39. Se deberá incorporar el caudal calculado por la ACA en el diseño de la obra de drenaje OD8.50 y se deberá redimensionar la nueva obra de drenaje MP1.38/VE2 para que cumpla con los criterios de la ACA.

40. Las nuevas obras de drenaje deberán tener como mínimo una dimensión de 2 m, aunque ello represente soterrarlas parcialmente si no se dispone de gálibo suficiente en la infraestructura.

41. Se sustituirán las nuevas obras de tipología multicelular por obras de tipología unicelular, siempre que sea posible.

42. Se deberán incorporar en el proyecto de construcción los cálculos hidráulicos que justifiquen la suficiente capacidad hidráulica de las obras de drenaje proyectadas, teniendo en cuenta las metodologías mencionadas a lo largo del informe de la ACA. En el caso que el caudal de diseño supere los 50 m³/s se deberá realizar una simulación hidráulica en régimen gradualmente variado.

43. Para las obras de drenaje existentes que no tengan capacidad hidráulica y donde no se prevea actuación alguna, se realizará un cálculo de la estabilidad del terraplén frente al empuje del agua en avenidas y se llevarán a cabo las actuaciones

necesarias para evitar que puedan colapsar. En el caso de que el agua pueda superar la vía, el titular de la infraestructura deberá gestionar el riesgo.

44. En el caso de que se prevea alguna actuación en las obras de drenaje existentes (prolongación, sustitución, ampliación, etc.) se deberá notificar a la ACA en fase de proyecto constructivo.

45. Los puntos de evacuación y rescate, así como la zona segura final, se situarán preferiblemente fuera de las zonas inundables.

46. Tal y como indica la Direcció General de Politiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, el proyecto de construcción deberá contar con informe favorable de la ACA.

Paisaje

47. Tras finalizar la fase de construcción se procederá a la recuperación ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas, el acondicionamiento ambiental de las zonas de acopio e instalaciones auxiliares tras su uso, y a la integración paisajística mediante la restauración de la cubierta vegetal en terraplenes y desmontes, emboquilles de túneles, estructuras de escape de fauna y zonas de instalaciones auxiliares.

48. Tal y como indica la Direcció General d'Urbanisme del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, deberá aportarse un estudio de impacto paisajístico según indican los artículos 15.2.c) y 15.2.g) de la normativa del Plan Director Urbanístico del Sector Costero PDUSC.

Bienes materiales y patrimonio cultural

49. Se realizará una prospección arqueológica de los tramos de la línea férrea afectados, así como el seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras, la delimitación del área de desarrollo de actuaciones en los alrededores de cada elemento patrimonial, la vigilancia del área para asegurar que ninguna actuación o circulación de maquinaria se realice fuera del perímetro establecido, evitando así cualquier tipo de posible afección. Se aplicarán medidas de prevención y corrección específicas para cada elemento del patrimonio identificado tal y como indique el órgano competente autonómico y en coordinación con el mismo.

Urbanismo, usos del suelo y bienes de Dominio Público

De acuerdo con el informe de la Direcció General d'Urbanisme del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, se establecen las siguientes condiciones:

50. El proyecto de construcción deberá diferenciar las nuevas ocupaciones de la infraestructura que requerirán a futuro la adecuación del perímetro del sistema urbanístico ferroviario de las que no requieren de esta adecuación urbanística, destacando la intervención planteada en suelo no urbanizable.

51. El proyecto deberá minimizar al máximo las intervenciones en suelo no urbanizable dentro de zonas protegidas y deberá justificar adecuadamente el interés público y la ausencia de alternativas equivalentes en otros ámbitos del territorio.

52. Para las actuaciones en el ámbito del Plan Especial Urbanístico de Port Ginesta, el proyecto deberá analizar y justificar la compatibilidad de usos o plantear las compensaciones necesarias para que la zona pueda destinarse al nuevo uso propuesto en el proyecto.

53. Una vez ejecutado el proyecto será necesario tramitar una modificación de planeamiento de ajuste de las calificaciones urbanísticas afectadas, que deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 98 del Texto Refundido de la Llei d'Urbanisme

en relación con el mantenimiento de la superficie y la funcionalidad del sistema de espacios libres.

54. Como indica la Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el proyecto de construcción cumplirá con las siguientes condiciones en relación con el Dominio Público Marítimo-Terrestre:

– Deberán representarse con precisión las obras proyectadas junto con las líneas de deslinde de dominio público marítimo terrestre, servidumbre de protección, ribera del mar y zona de influencia.

– Se deberá justificar la imposibilidad técnica de desplazar la línea de tren fuera del dominio público marítimo terrestre (art. 32.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio y art. 61.3 del Reglamento General de Costa).

– Deberá solicitarse la correspondiente reserva demanial (solicitud de reserva por la totalidad de la superficie ocupada) de todo el tramo de línea que discorra dentro de dominio público marítimo terrestre de acuerdo con lo establecido en el capítulo III, sección 1.ª de la Ley 22/1988, de Costas y en su caso siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 51 del Reglamento General de Costas.

– Para todas las infraestructuras viarias que se encuentren dentro de dominio público marítimo-terrestre o servidumbre de protección, cuyo estado sea obsoleto y no se prevea su futura utilización, deberá priorizarse su desmantelamiento y la restauración ambiental deberá incluirse en el presupuesto del proyecto que resulte de la tramitación ambiental. Con tal fin será necesario que se lleve a cabo una inspección y remitir a la Dirección General de la Costa y el Mar un plano con todas las instalaciones actualmente existentes en dominio público marítimo-terrestre y su servidumbre de protección.

55. La Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico establece que, en caso de precisar la ocupación del DPMT para obras, se deberá solicitar una autorización de ocupación del DPMT al correspondiente Servicio Periférico de Costas durante el periodo que duren las obras y, una vez finalicen las obras, se deberá proceder al levantamiento de todas las ocupaciones y a la restauración de los espacios afectados.

56. Si en el futuro se derivase la necesidad de ejecución de obras en el medio marino, será necesario solicitar el correspondiente informe de compatibilidad con la Estrategia Marina de la Demarcación Levantino-Balear, como se establece en el artículo 3.3 de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

Vulnerabilidad del proyecto

57. El proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios de acuerdo con el Pla Especial d'Emergències per Incendis Forestals de Catalunya (PLA INFOCAT), cuya aplicación y efectividad será objeto de seguimiento en el Programa de Vigilancia Ambiental.

58. Esta infraestructura está obligada a disponer del correspondiente plan de autoprotección debidamente homologado dado que la actividad está afectada por el Decreto 30/2015 por el que se aprueba el catálogo de actividades y centros obligados a adoptar medidas de autoprotección y, de acuerdo con el «Catálogo de actividades y centros con obligación de autoprotección en protección civil», se encuentra clasificada en el epígrafe A.C.02. La infraestructura ha de garantizar, en su estructura, las condiciones de autoprotección para poder aplicar de manera segura una estrategia de autoprotección, por lo que deberá cumplir con los requisitos mínimos indicados por la Subdirección General de Programes en Protecció Civil.

59. El proyecto ha de prever el cumplimiento de todas las medidas de seguridad contra incendios y evacuación que sean preceptivas de acuerdo con la normativa vigente, aplicando las consideraciones que establezca la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments (Bombers de la Generalitat).

c) Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se reflejará en los correspondientes informes de vigilancia:

1. El programa de vigilancia ambiental debe incorporar el seguimiento de las medidas compensatorias previstas a incluir en el proyecto de construcción.

2. El programa de vigilancia ambiental del proyecto de construcción establecerá los aspectos e indicadores de seguimiento sobre el destino de los movimientos de tierras, y se presentará una tabla con el control de la correcta gestión de residuos de construcción y demolición generados en obra de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

3. Según señala la Subdirección General de Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament D'acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya, el responsable para hacer el seguimiento de la implantación de las medidas relativas a la calidad del aire es la dirección facultativa de las obras.

4. El PVA incorporará el seguimiento de los niveles de inmisión de la calidad del aire durante las fases de construcción, cuyos valores límite deberán ajustarse a lo establecido en el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono. Asimismo, se incluirá la nueva instalación municipal de medida de inmisión de partículas en el ambiente PM10 (ubicada en Garraf cerca de la estación de ferrocarril) para el seguimiento de la calidad del aire. Este seguimiento será enviado al órgano competente autonómico y se adoptarán las medidas que el mismo considere oportunas.

5. Tal y como indica la ACA, para asegurar que no se produce afección sobre el funcionamiento del acuífero, el PVA del proyecto de construcción se deberá completar con analíticas de agua (como mínimo de elementos mayoritarios) y medidas de caudal tanto en captaciones subterráneas, como en fuentes y manantiales con usos social, económico o ambiental. Deberá estar operativo antes de las obras, los piezómetros tendrán un diámetro interior mínimo de 63 cm, se medirá el nivel freático con una frecuencia mensual, antes, durante y después de las obras. Con una frecuencia semestral antes de las obras y mensual durante las mismas se medirá la conductividad, pH, potencial redox in situ y se tomarán muestras de agua para determinar los componentes mayoritarios, Fe, Mn, compuestos nitrogenados, fosfatos y oxidabilidad al permanganato. Este seguimiento será enviado al órgano competente autonómico y se adoptarán las medidas que el mismo considere oportunas.

6. Se presentará una Memoria Anual, sintetizada, de las actuaciones realizadas en el PVA.

7. Los informes presentados en la administración ambiental autonómica irán acompañados de las coberturas vectoriales de las medidas desarrolladas para su manejo con programas SIG.

8. A la vista de los resultados del programa de vigilancia y/o de los datos que obtenga la administración competente, se podrán replantear y modificar algunas de las medidas diseñadas para asegurar el funcionamiento correcto de las mismas y se repondrán las infraestructuras perdidas, defectuosas o deterioradas que no cumplan los objetivos previstos.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 30 de junio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
ADMINISTRACIÓN ESTATAL	
Subdirección General de Dominio Público Marítimo- Terrestre. Dirección General de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Coordinación de Acciones Frente al Cambio Climático. Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Evaluación Ambiental. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cataluña.	No
ADMINISTRACIÓN AUTONÓMICA	
Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic. Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	Sí *
Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural. Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	Sí
Direcció General del Patrimoni Cultural. Secretaria General de Cultura. Departament de Cultura. Generalitat de Catalunya.	Sí
Agència Catalana de l'Aigua (ACA). Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	Sí

Consultados	Contestación
Secció de Gestió del Domini Públic Costaner i Concessions. Direcció General de Polítiques de Muntanya i del Litoral. Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	No
Direcció General de Protecció Civil. Departament D'interior. Generalitat de Catalunya.	Sí
Direcció General d'Urbanisme. Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	Sí
Direcció General de Transports i Mobilitat. Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	No
Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat. Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat. Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.	No
ADMINISTRACIÓN LOCAL	
Oficina Tècnica de Parcs Naturals. Àrea d'Infraestructures i Espais Naturals. Diputació de Barcelona.	No
Ayuntamiento de Sitges.	Sí
ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS	
Ecologistas en Acción.	No
APMA - Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient del Garraf.	Sí
Asociación para la defensa de la naturaleza WWF/ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
GREENPEACE ESPAÑA.	No
Sociedad de cazadores de Sant Pere de Ribes i Olivella en Garraf.	No
Sociedad de Cazadores de Sitges.	No
Sociedad de cazadores Roquetes Sant Pere de Ribes.	No

* La Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic envia dos informes, uno de ellos del Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica y el otro de la propia Direcció General.

El Departament de Territori i Sostenibilitat en las respuestas ha cambiado de nombre, denominándose en la actualidad Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

Asociación de Vecinos de Garraf - AVG.
--

