

Segundo.—La numeración asignada a los valores de Deuda anotada que han resultado amortizados de las citadas emisiones de bonos del Estado de 15 de febrero de 1991, al 13,45 por 100; 15 de febrero de 1993, al 11,85 por 100, y 15 de junio de 1993, al 10,55 por 100, es, respectivamente, del 93.368.540 al 96.868.539, del 73.996.125 al 76.996.124 y del 84.353.490 al 87.853.489, ambos inclusive.

Madrid, 31 de julio de 1995.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

**18628** RESOLUCION de 9 de junio de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto de la variante de las poblaciones de Vallirana y Cervelló y conexión con la autovía del Baix Llobregat. Carretera N-340, puntos kilométricos 1.234 al 1.243 (Barcelona), de la Dirección General de Carreteras.

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

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de marzo de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria—resumen del Anteproyecto de la Variante de las poblaciones de Vallirana y Cervelló.

La Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del anteproyecto.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el anteproyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de Información Pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», el 2 de abril de 1993.

Con fecha 24 de noviembre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el documento técnico del anteproyecto, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de su información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del anteproyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el anteproyecto de la Variante de las poblaciones de Vallirana y Cervelló y conexión con la autovía del Baix Llobregat. Carretera N-340 p.k. 1.234 al 1.243, provincia de Barcelona.

### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que, de los cuatro tramos que figuran en el proyecto, el trazado que resulta de la construcción sucesiva de los tramos 1 y 2 produce, indefectiblemente, una afección significativa al acuífero que sirve de abastecimiento de agua potable a

la población de Vallirana, impidiendo la viabilidad ambiental de la construcción de este trazado entre el origen y el P.K. 5,400.

El trazado que resulta de la construcción sucesiva de la alternativa 3.2 y del tramo 4, no produce afecciones ambientales significativas, si se cumplen las siguientes condiciones:

1. Ruidos.—Debido a la cercanía del paso de la variante por zonas habitadas se realizará un proyecto, previéndose la colocación de pantallas acústicas, de forma que los límites de inmisión de ruidos, medidos a 2 metros y para cualquier altura de las fachadas de los edificios habitados sean:

Zonas residenciales:

Leq (8 a 22h) 65 dB (A).

Leq (22 a 8h) 55 dB (A).

Zonas de protección especial (escuelas, hospitales, etc.):

Leq (8 a 22 h) 55 dB (A).

Leq (22 a 8h) 45 dB (A).

2. Patrimonio Histórico-Artístico.—Se respetarán y adecuarán los alrededores de los edificios incluidos en el precatálogo del Patrimonio Histórico-Artístico, elaborado por la Generalidad de Cataluña, diseñando barreras visuales de vegetación abundante y barreras acústicas pertinentes, en aquellos edificios que quedan próximos a la zona de obras, como Can Mus, Can Jordi y Can Castany.

3. Protección de los sistemas hidrológicos.—Con el objeto de no impactar significativamente las características de las rieras y torrentes de la zona, y en particular la riera de Vallirana y Cervelló, cruzada varias veces por la traza, no se localizarán canteras o préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se pueda afectar a las mismas.

En los viaductos proyectados, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma.

4. Protección de la vegetación.—Habida cuenta que la variante atraviesa una zona de pinares y vegetación de ribera, se vallará el límite ocupado por la explanación, antes del comienzo del desbroce, a lo largo de toda la traza, para impedir la afección fuera de lo estrictamente necesario.

5. Protección de la fauna.—En los cruces de las rieras, para permitir la continuidad de los microhábitats locales, se construirán marcos de anchura mínima 2,5 metros.

6. Protección de los servicios existentes.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios, entre los que se destaca la carretera BV-2007 y la BV-2421, así como los viales de las urbanizaciones, caminos y accesos existentes a la actual N-340, que puedan verse afectados por la variante.

7. Ubicación de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obras y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Para no afectar las «Penyes del Rector», que forman parte de un paisaje que debe protegerse, se moverá el trazado entre los kilómetros 6,000 y 6,700.

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación e integración paisajística de la obra. El proyecto deberá dedicar especial atención a los enlaces, así como a los desmontes entre los puntos kilométricos 6,000 al 6,700; contemplará la ubicación de las canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigón y aglomerados, etc., justificados con el análisis ambiental correspondiente.

En el caso de análisis utilizar canteras o préstamos no contenidos en el proyecto, será preciso realizar la correspondiente evaluación de impacto ambiental ante el órgano competente de la Generalidad de Cataluña.

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

8. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del Acta de Recepción Provisional de las obras:

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las medidas de protección sobre edificios incluidos en el precatálogo del Patrimonio Histórico Artístico de la Generalidad de Cataluña a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección a los sistemas hidrológicos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a la vegetación realmente ejecutadas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la utilización de canteras, recuperación de las mismas, recuperación de las zonas de préstamos, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, etc., e integración paisajística general a que se refiere la condición 7.

Anualmente y durante un plazo tres años desde la emisión del Acta de Recepción Provisional de las obras:

Informe sobre la inmisión real de ruidos, medidos de la forma que se especifica en la condición 1.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refieren las condiciones 2 y 7.

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

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

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo, e inclusión en la documentación de contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y diseño de las pantallas acústicas a que se refiere la condición 1.

Diseño de las barreras visuales y acústicas a que se refiere la condición 2.

Proyecto de localización de canteras, graveras, etc., y recuperación e integración paisajística a que se refiere la condición 7.

Programa de Vigilancia Ambiental.

10. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de Vigilancia Ambiental.

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

Madrid, 9 de junio de 1.995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

#### ANEXO I

| Relación de consultados                                  | Respuestas recibidas |
|----------------------------------------------------------|----------------------|
| ICONA .....                                              | X                    |
| Generalidad de Cataluña. Departamento de Medio Ambiente. | X                    |

El ICONA manifiesta que el proyecto atraviesa el espacio de interés natural denominado Muntanyes del l'Ordal, (tramo 1 del proyecto) incluido en el Pla d'Espais de Catalunya (1991), constituido por un macizo calcáreo con afloramientos silíceos, sobre el que se asienta una interesante vegetación rupícola, así como algunos fragmentos de vegetación húmeda de carácter centroeuropeo que contrastan con la mediterránea circundante.

Los cortados rocosos de la zona de Cervelló (tramo 3 del proyecto) presentan un singular relieve con notable interés paisajístico.

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña pone de manifiesto las siguientes afectaciones ambientales:

Paso cercano a diferentes urbanizaciones de Vallirana y Cervelló, con los consiguientes impactos acústicos, paisajísticos y de proximidad.

Construcción de un enlace situado en zona de protección: Espacio de Interés natural de «Muntanyes de l'Ordal» (tramo 1 del proyecto) catalogado en el Pla d'Espais d'Interés Natural aprobado por el Decreto 328/1992, de la Generalidad de Cataluña. En la zona de afectación del espacio de interés natural será necesario intensificar las medidas de control ambiental de obra, marcando aquellos árboles que por su dimensión o especie sea importante respetar. Igualmente en esta zona será imprescindible intensificar la plantación de árboles, integrando paisajísticamente el enlace previsto.

Trinchera en el turó de cal Becó (tramo 1 del proyecto) con riesgo de deslizamiento de dolomias asentadas sobre arcillas que, aparte de los problemas de seguridad, puede causar impactos paisajísticos importantes.

Deberán definirse las zonas sensibles, como el espacio protegido en el término municipal de Vallirana, (tramo 1 del proyecto); o el paso próximo a la urbanización can Castany y la zona de protección paisajística de Cervelló (tramo 3 del proyecto) para realizar tratamientos específicos.

#### ANEXO II

##### Descripción del proyecto y sus alternativas

La zona del proyecto se localiza al suroeste de Barcelona, en las estribaciones orientadas de la sierra del Ordal.

Se inicia en el paraje conocido como «Lladoner», en las proximidades del Coll de la «Creu de l'Ordal», discurre en dirección este, abarcando las poblaciones de Vallirana y Cervelló, para terminar en la margen derecha del río Llobregat, en las inmediaciones de Pallejá.

El trazado se ha dividido para su estudio en cuatro tramos:

1. El tramo 1 presenta dos alternativas:

La alternativa 1.1 y la alternativa 1.2.

La alternativa 1.1 parte de la CN-340 a la altura del Pla del Lladoner, sigue por la misma ladera hasta llegar al Turó de Cal Becó, para, finalmente, cruzar por encima la CN-340 en las proximidades de «Les Casetes de Muntaner», discurrendo todo el trazado prácticamente por la zona de reserva prevista para esta variante en el PGOU de Vallirana y Cervelló.

La alternativa 1.2 parte de la CN-340 a la altura de la urbanización can Juliá y aprovechando una zona de reserva 14 del PGOU del Ayuntamiento de Vallirana, evita las llamadas «Voltas de Can Yulía», para contactar nuevamente con la CN-340 y solaparse con ella en el tramo que discurre por delante de «Les Casetes de Muntaner». A partir de ahí se separa de la carretera nacional, para coincidir en su tramo final con la alternativa 1.1.

2. El tramo 2 comienza con un túnel que atraviesa el Serral del Suro y continúa con un viaducto que discurre sobre la urbanización «La Solana». A partir de ahí sigue en túnel artificial, bordeando la urbanización de «Els Pinars», para atravesar finalmente la riera de Vallirana, discurrendo por la misma ladera que la actual CN-340 a una cota muy inferior.

El tramo discurre por la zona de reserva mencionada anteriormente, con la salvada del desvío para evitar la urbanización de «Els Pinars».

3. Ese tramo presenta dos alternativas: la alternativa 3.1 que discurre por la reserva ya mencionada, atravesando una zona prevista como parque urbano, alejándose de la CN-340 y del núcleo de Cervelló, para unirse a ella pasado dicho núcleo urbano; y la alternativa 3.2, que difiere de la anterior al bordear la zona destinada a parque urbano y unirse con la CN-340 en un punto más alejado del casco urbano que la alternativa 3.1.

4. El tramo 4 discurre prácticamente por la zona de reserva para esta variante prevista en el PGOU del Ayuntamiento de Cervelló y en el PGMOU de la entidad Municipal Metropolitana de Barcelona.

El tramo se inicia en la CN-340 a la altura de la urbanización «Mirador de Cervelló». Al igual que al final del tramo 3 la traza discurre sobre la actual nacional, para abandonarla al llegar al cruce con la carretera BV-2421 a la Palma de Cervelló. A partir de aquí se dirige hacia el nordeste, en el término municipal, de Pallejá, en la zona de La Magina. Finalmente, cruza por encima la línea de ferrocarril de Barcelona-Manresa y la carretera N-II, para conectar con el enlace de la Autovía del Bajo Llobregat, objeto de otro proyecto.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El estudio de impacto ambiental se ha realizado sobre el corredor de la carretera actual, puesto que no se ha estudiado ninguna alternativa fuera de él, debido a que en la aprobación definitiva de la previsión—adaptación del Plan General de Ordenación Urbana, por la Comisión de Urbanismo de Barcelona, quedó delimitada por una zona prevista para la futura desviación de la carretera N-340 a su paso por los municipios de Vallirana y Cervelló.

Las variables que se estudian, dentro del medio físico son: El clima, la geología y geomorfología, la hidrografía, la vegetación, la fauna, los espacios naturales y el ruido. Dentro del medio socio-económico e institucional se estudian: La población, el Patrimonio Histórico—Artístico, la actividad económica y el sistema territorial.

Entre las variables del medio físico destaca el paso de la traza, sin distinción de alternativas, por el espacio denominado genéricamente «Montañas del Ordal», inscrito en el Plan de Espacios de Interés Natural de la Generalidad de Cataluña.

Para el estudio del ruido, en la situación actual se han realizado mediciones «in situ», resultando valores medios de 76 dB (A) en las inmediaciones de la actual N-340, de 59 dB (A) en carreteras y calles principales de acceso a las urbanizaciones y de 51 dB (A) en calles secundarias de estas urbanizaciones.

En el medio socio-económico se describe la gran movilidad del personal en la zona y la carencia de otras vías intermunicipales que no sea la carretera N-340.

El estudio considera cuatro soluciones, como combinación de las opciones estudiadas en los cuatro tramos en que se ha dividido la obra:

Tramo 1, con dos opciones: La 1.1 y la 1.2, de 2,80 y 2,65 kilómetros, respectivamente.

Tramo 2, común para todas las soluciones: De 3,00 kilómetros.

Tramo 3, con dos opciones: La 3.1 y la 3.2, de 2,65 y 2,90 kilómetros, respectivamente.

Tramo 4, común para todas las soluciones: 3,15 kilómetros.

Las soluciones posibles son:

Solución 1: Opción 1.1 + Tramo 2 + opción 3.1 + Tramo 4.

Solución 2: Opción 1.1 + Tramo 2 + opción 3.2 + Tramo 4.

Solución 3: Opción 1.2 + Tramo 2 + opción 3.1 + Tramo 4.

Solución 4: Opción 1.2 + Tramo 2 + Opción 3.2 + Tramo 4.

En el tramo 1, la opción 1.2, aunque aprovecha la zona de reserva del PGOU de Vallirana, se desecha debido a la dificultad constructiva y el riesgo que suponen las excavaciones en la ladera donde está asentada la urbanización «Can Juliá», así como por la proximidad a las zonas edificadas de esta urbanización y de «Las Casetes de Muntaner». La opción 1.1 no tiene prácticamente afección a suelo urbano, afectando solamente a suelo industrial sin edificaciones.

En el tramo 3 la opción 3.1 cruza el futuro parque urbano de Cervelló, aunque el Plan de ordenación Territorial Municipal preveía inicialmente la reserva de suelo por este lugar. El Ayuntamiento ha pedido el traslado de la traza para no afectar al futuro parque, por lo que se selecciona la opción 3.2 que evita el paso de la traza por el parque.

La solución adoptada ha sido la número 2, formulada por: Tramo 1.1 + Tramo 2 + Tramo 3.2 + Tramo 4, que tiene una longitud total de 11.850 metros.

Los impactos considerados significativos se indican en los siguientes puntos:

## Tramo 1:

Desmante en trinchera entre los puntos kilométricos 0,600 y 1,250 por riesgo de erosión de los taludes.

Trinchera entre los puntos kilométricos 1,330 y 1,500 por riesgo de erosión de los taludes.

Trinchera entre los puntos kilométricos 1,850 y 2,150 por riesgo de desprendimientos rotatraslacionales.

## Tramo 2:

Acumulación de materiales procedentes de la excavación del túnel.

Riesgo de problemas hidrológicos y/o de contaminación de un acuífero situado a cota inferior a la del túnel.

Afección paisajística a la urbanización «La Solana», que se resuelve con la construcción de un falso túnel.

## Tramo 3:

Riesgos de atropellos en las inmediaciones de la escuela F. Bonfill entre el punto kilométrico 0,300 y 0,600.

## Tramo 4:

Afectación de las «Casetes de Muntaner» por el paso muy próximo de la carretera en viaducto.

En la síntesis e impactos generales se resalta la gran cantidad de material procedente de las excavaciones, y sobrante, una vez ejecutados los rellenos; el peligro de erosión y desprendimientos en las trincheras, sobre todo entre el punto kilométrico 1,850 y 2,150 del tramo 1, donde recomienda un estudio geológico—geotécnico más detallado, dando como medida general las estabilización de los taludes mediante una cubierta vegetal protectora, sembrando todos los taludes aptos para ello; advierte de los posibles problemas hidrológicos y/o de contaminación del acuífero situado por debajo del túnel y de los posibles impactos sobre los cursos de agua superficiales e, indirectamente, sobre los cursos subterráneos por la contaminación debido a los vertidos de aceites y grasas procedentes de los motores de la maquinaria, durante la fase de construcción, así como el debido a la limpieza de las hormigoneras. El ruido se plantea en dos fases: durante la de construcción, para la que recomienda limitar el horario de trabajo para las actuaciones más ruidosas, prestando especial cuidado para las explosiones en la perforación de las trincheras de la boca del túnel y la zanja del falso túnel, situados en una zona muy urbanizada, así como en las inmediaciones de la escuela Bonfill. En la fase de explotación, el objetivo es conseguir mantener el mismo nivel sonoro que antes de la construcción de la variante. La metodología empleada para la previsión de los niveles sonoros es la adoptada por el «Centre d'Estudes des Transports Urbains». Comparando los niveles predecibles con los resultados de este estudio, los niveles sonoros predecibles son más altos, generalmente, que los niveles actuales, para lo que se recomienda apantallamiento acústico en estas zonas.

## Análisis del contenido

El estudio no señala debidamente la significativa afección al acuífero de abastecimiento a Vallirana y no justifica que, por alguna circunstancia del proyecto, tenga que, a pesar de ello, construirse el trazado que produce ese impacto.

## ANEXO IV

## Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

## Alegaciones de organismo oficiales:

Ayuntamiento de Paldejá.

Ayuntamiento de Cervelló.

Ayuntamiento de Vallirana.

Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

## Alegaciones de particulares:

## 1. Término de Cervelló:

Tres alegantes de Cervelló.

Salvador García i Prat, como portador de 1.000 firmas.

Coordinadora de la N-630.

Junta de Compensación del Subsector Industrial del Polígono del Grab.

56 propietarios de la Comunidad de Vecinos de la calle San Antonio.

Colectivo Antipolución del Municipio de Cervelló.

## 2. Término de Vallirana:

Joan R. Borrás Bunao y 510 vecinos más.

Grupo de vecinos de Vallirana.

S. L. Campos del Saz.

Aguas de Vallirana.

Marcelo Tena Calvo.

Grupo de Vecinos de Vallirana.

Montserrat Paradas Fernández y otro.

Habitantes de la «Casa Nova», catalogada como Patrimonio Histórico.

Colectivo Antipolución de Cervelló y Vallirana.

*Resumen del contenido de las alegaciones*

El Ayuntamiento de Pallejá se opone al trazado porque no respeta las alineaciones previstas en el Plan General Metropolitano, en su enlace con la autovía del Baix Llobregat.

Alegan el fuerte impacto visual por el muro de grandes dimensiones, el impacto acústico y el peligro de accidentes en el viaducto sobre la carretera N-II.

El Ayuntamiento de Cervelló pide que se desplace el trazado para no afectar a las «Penyes del Rector», desplazar el enlace número 2 hacia Vallirana, transformar en falso túnel el paso de la carretera por su término municipal, garantizar las conexiones de las zonas urbanizadas y el casco urbano, repoblar con especies autóctonas las zonas afectadas y establecer los elementos adecuados para no afectar los recursos hidráulicos que alimentan la Riera de Cervelló.

El Ayuntamiento de Vallirana pide que se desplace el enlace número 2 hacia Vallirana, ampliar a dos carriles por sentido de circulación el tramo 3.2, completar el enlace de «Las Casetes», restitución de una serie de caminos, alejar la traza de la «Casa Nova» (patrimonio histórico).

El Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña presenta un informe—alegación en el que destaca las afecciones más importantes y propone medidas correctoras generales sobre el paisaje, el ruido y el Programa de Vigilancia Ambiental.

Entre las alegaciones de los particulares de Cervelló, hay varias que piden que se vuelva a la zona de reserva del Plan General de Ordenación Urbana; la Coordinadora de la CN-340 propone trazados alternativos para no afectar a las «Penyes del Rector» y otros patrimonios históricos; la Junta de Compensación del Subsector Industrial del Polígono Grab piden la conexión con la vía de servicio; la Comunidad de Propietarios de la calle San Antonio solicitan el traslado de la traza, así como la colocación de pantallas acústicas y vallas de protección; el Colectivo Antipolución piden que se estudie una alternativa por «Can Paulet», por donde, estiman, sería menos perjudicial para el Medio Ambiente.

En las alegaciones presentadas en el Ayuntamiento de Vallirana hay algunas que solicitan, como en Cervelló, la no afección a las «Penyes del Rector», alejar la traza de las edificaciones, la reposición de los caminos cortados, se reclaman medidas correctoras frente al ruido, se solicitan dos carriles para cada sentido de circulación, se pide un reestudio para evitar las afecciones a la urbanización «La Selva Negra», se repite la alegación del Colectivo Antipolución pidiendo la traza por «Can Paulet» y la Sociedad de Aguas de Vallirana solicita las medidas y precauciones oportunas para evitar afecciones y contaminaciones al pozo «Pou Nou» y a la mina «Font d'Armena», que sirven para el abastecimiento de agua a Vallirana y urbanizaciones del entorno.

**18629** *ORDEN de 20 de julio de 1995 por la que se rectifica la de 19 de abril de 1995 que aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Santander.*

La Orden de 19 de abril de 1995 por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Santander, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 101, de 28 de abril, y en el «Boletín Oficial de Cantabria» número 93, de 10 de mayo, en su apartado tercero, acuerda la desafectación de diversos bienes de dominio público portuario y su incorporación al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Santander, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49.4 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La letra c) de este apartado tercero incluye, entre los bienes de dominio público portuario desafectados, dos parcelas de 4.329 metros cuadrados y 1.723,5 metros cuadrados de superficie, lindadas con las instalaciones de la sociedad «Nueva Montaña Quijano, Sociedad Anónima», y situadas al oeste de la autovía de acceso a la ciudad de Santander.

No obstante lo anterior, examinado el expediente del plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Santander y, en especial, el apartado cuarto del acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, de 28 de septiembre de 1994, por el que se propone la aprobación del citado plan, se observa la existencia de un error en la mencionada letra c) del citado apartado tercero, ya que las parcelas

cuya desafectación se propone son tres y no dos como aparece en el texto de la Orden de 19 de abril de 1995.

En consecuencia, esta Orden tiene por objeto rectificar el apartado tercero, letra c), de la Orden de 19 de abril de 1995 en el sentido anteriormente señalado.

En su virtud, dispongo:

**Artículo único.**

La letra c) del apartado tercero de la Orden de este Ministerio de 19 de abril de 1995, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de Santander, queda redactado en los siguientes términos:

«c) Las parcelas de 4.329 metros cuadrados, 1.933 metros cuadrados y 1.723,5 metros cuadrados de superficie que lindan con las instalaciones de la sociedad «Nueva Montaña Quijano, Sociedad Anónima», y están al oeste de la autovía de acceso a la ciudad de Santander.»

Madrid, 20 de julio de 1995.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes, Presidente del Ente Público Puertos del Estado y Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**18630** *ORDEN de 10 de julio de 1995 por la que se aprueba un proyecto editorial para el bachillerato establecido en la Ley Orgánica 1/1990, de Ordenación General del Sistema Educativo y se autoriza el uso del libro de texto y de los correspondientes materiales curriculares en centros docentes públicos y privados.*

El Real Decreto 388/1992, de 15 de abril («Boletín Oficial del Estado» del 23) reguló la supervisión de libro de texto y otros materiales curriculares para las enseñanzas de régimen general, establecidas por la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, y su uso en los centros docentes y estableció como objeto de supervisión los proyectos editoriales.

La Orden de 2 de junio de 1992 («Boletín Oficial del Estado» del 11) concretó el contenido de los proyectos editoriales relativos a los materiales del bachillerato establecido en la Ley Orgánica 1/1990 antes citada.

En virtud de las mencionadas normas, este Ministerio ha dispuesto:

1.º Queda autorizado el proyecto editorial que se menciona en el anexo, así como el uso, en centros docentes públicos y privados del libro de texto y de los materiales correspondientes.

2.º El libro de texto y los materiales curriculares que resulten del proyecto editorial mencionado deberán reflejar esta autorización en los términos establecidos en la citada Orden de 2 de junio de 1992.

Madrid, 10 de julio de 1995.—P. D. (Orden de 26 de febrero de 1990), el Director general de Renovación Pedagógica, Jesús Palacios González.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Ordenación Académica.

**ANEXO QUE SE CITA**

Editorial: «Donostiarra, Sociedad Anónima».

Proyecto editorial: Dibujo Técnico de segundo curso de bachillerato, modalidades de Tecnología y de Ciencias de la Naturaleza y de la Salud.