

7490

RESOLUCIÓN de 22 de marzo de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía orbital de Barcelona. Tramo: Abrera-Terrassa (Barcelona)», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría general de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El presente proyecto tiene su origen en el proyecto denominado «Autovía Orbital de Barcelona. Tramo: Abrera-Sant Celoni». La Dirección General de Carreteras conforme al artículo 13 del Reglamento, remitió con fecha 12 de diciembre de 1996, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen de dicho proyecto, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Posteriormente, la Dirección General de Carreteras decidió limitar el proyecto al tramo: «Abrera-Terrassa», por lo cual, las fases posteriores del procedimiento y por lo tanto, la presente declaración de impacto ambiental solamente se refieren a este último tramo, es decir, «Abrera-Terrassa».

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de abril de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de noviembre de 1998, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Autovía Orbital de Barcelona. Tramo: Abrera-Terrassa (Barcelona)».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa elegida en el Estudio Informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

Con carácter general el proyecto de construcción deberá analizar la posibilidad de realizar las actuaciones que se proponen en algunas de las alegaciones presentadas en el proceso de Información Pública, como

así se establece en el informe elaborado por la Dirección General de Carreteras, tras la finalización del citado proceso.

Las citadas alegaciones hacen referencia entre otros temas a restitución de caminos y vías de acceso, tipos y ubicación de pasos de fauna, posibles afecciones a edificios históricos, afecciones al Bosque Norte, afecciones a La Maurina, así como determinadas afecciones a servicios e infraestructuras presentes en la zona.

En el proyecto de construcción se realizarán los ajustes de trazado, siempre que los condicionantes técnicos y de seguridad vial lo permitan, que minimicen las afecciones a las formaciones boscosas interceptadas por la traza, como son los pinares de la riera Magarola, bosque mixto de Serra d'en Ribes, Corredor de afluentes de la riera de Gaia, Pinares de la Carena del Pelag, etc.

Como propone la Dirección General de Carreteras, el proyecto se realizará con características de autovía hasta el enlace de Matadepera, en Terrassa, continuando a partir de este punto con una vía bidireccional que discurra a nivel del terreno hasta la C-1415. Este cambio se justifica por la inconcreción que en la actualidad se tiene sobre como, en su caso, se produciría la prolongación de la Autovía Orbital.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, poniendo especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con las carreteras actualmente en servicio, como son, la N-II, la C-1411, la BV-1201, la autopista A-18, la carretera de Castells el Villar a Terrassa, la B-122, la BV-1221 y las calzadas laterales de la riera de Les Arenes.

Asimismo, se repondrán los caminos interceptados por la traza, según se refleja en el estudio de impacto ambiental, como son entre otros, el camino de conexión con la industria localizada al inicio del proyecto, pasado el Llobregat se conectará con las instalaciones de la Compañía de Aguas, se comunicará Can Vilalba con Sant Miquel, así como Can Cabassa con Can Colomines, etc.

Con relación a los servicios existentes se prestará especial atención a las afecciones a las líneas eléctricas en los términos municipales de Terrassa y de Viladecavalls, a las líneas telefónicas en los términos de Abrera y Viladecavalls, a las tuberías del gasoducto en el término municipal de Abrera y a la red de abastecimiento y saneamiento en los términos de Abrera y Terrassa.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona formado por la riera de Magarola, río Llobregat, riera de St. Jaume, riera Gaia, torrent del Frare, torrent de Salt, torrent de Sant Miquel, barrancos menores en la Maurina, barranco próximo a Poblenu, torrent Mitger de Can'Amat, torrent de Can Candi, riera de Can Bogunyá, arroyos en el Pla de Bonaire y riera Les Arenes (río Rubí), no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos antes citados, en especial, como se recomienda en el estudio de impacto ambiental, en las márgenes de las áreas más sensibles, como son los cauces principales (río Llobregat, riera Magarola, riera de Sant Jaume, riera de Gaia, riera de Bogunyá y riera de Les Arenes), así como en la salida de drenajes de la boca inferior del túnel de Serra d'en Ribes. Asimismo, el citado túnel será impermeabilizado a medida que se construya para evitar filtraciones de los vertidos a los acuíferos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los principales ríos y arroyos, cruzados por el eje, río Llobregat, riera de Magarola, riera

de Sant Jaume, riera de Gaia, riera de Bogunyá y riera de Les Arenes, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma. Asimismo se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Además, se evitará la afección a las zonas inundables de riera de Magorola, plana del río Llobregat y el cauce de la riera de Gaia.

Con relación a las aguas subterráneas se minimizarán las afecciones a los acuíferos presentes en la zona y más directamente afectados por la alternativa elegida, como son, el aluvial del Llobregat, los acuíferos del área de la riera de Gaia, del área de Toudell, del área de Gonteres y La Maurina, así como de los del noroeste y norte de Terrassa.

Se deberá prestar especial atención al acuífero del Llobregat, con el fin de evitar una degradación mayor de la que actualmente presenta.

Por último, dado que el trazado intercepta una serie de barrancos y torrentes, se diseñarán y dimensionarán las obras de drenaje transversal de manera que afecte lo menos posible la circulación del agua por su cauce natural, de manera que no provoque excesivas elevaciones del nivel, ni aumentos de la velocidad.

4. Prevención del ruido

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente Condición. Dicho estudio considerará especialmente las afecciones en la fase de construcción en las proximidades de la urbanización Can Vilalba, por las obras del túnel bajo la Serra d'en Ribes, así como la zona de Can Tríes y Santa María de Toudell, donde está prevista la construcción de un falso túnel.

Asimismo, en la fase de explotación de la autovía se deberá prestar especial atención, por su proximidad a la nueva infraestructura, a las siguientes zonas:

Entre el inicio del proyecto y el cruce del Llobregat algunas edificaciones, así como el cementerio que queda próximo al viaducto.

Aunque el túnel bajo la Serra d'en Ribes se ha proyectado sobre la ladera más alejada de las edificaciones de la urbanización de Can Vilalba, al desarrollarse en esa zona tanto el citado túnel, como el enlace de Olessa de Montserrat y el viaducto del Llobregat, se realizarán las actuaciones necesarias que minimicen las posibles afecciones a los habitantes instalados en sus proximidades.

Zonas próximas al enlace de Viladecavalls entre los PP.KK. 9+300 9+500. Entrada y Salida del falso túnel en Can Tríes y Santa María de Toudell.

Puntos que se establecen en el estudio de impacto ambiental donde están previstas pendientes del 3 y 4 por 100.

Zonas próximas al enlace de Terrassa-Oeste.

Zonas próximas al enlace de Terrassa-Centro.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la variante serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura sufi-

ciente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, en especial a aquellos que se encuentran más próximos a las obras más importantes (menos de 400 m de distancia) y que se relacionan a continuación:

Can Sanahuja.
Can Colomines.
Can Cabassa.
Iglesia de St. Miquel de Toudell. Cami de Sta. María.
Iglesia de Sta. María de Toudell. Can Tríes.
Can Mir.
Castell Toudell.
Can Bogunyá.
Can Cardús de les Orioles.
Can Amat de la Muntanya.
Aiguacuit.
Torre Moscen Homs.
Can Arnella.
Carretera de Castellar.
Can Tousell.
Can Carbonell.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

- Puntos de interés geológico o geomorfológico.
- Zonas bióticas de interés singular.
- Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.
- Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El Proyecto de construcción incluirá en su documento de Planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Protección de la fauna y de la vegetación

No se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna, adecuándose los sistemas de drenaje previstos en el Estudio Informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en los Proyectos Constructivos en coordinación con el órgano competente de la Generalitat de Cataluña, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos, intentando en cualquier caso no superar la franja definida por la explanación de la autovía. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras, de las voladuras y paso de maquinaria.

Las zonas donde se deberá, en este sentido, prestar especial atención al desarrollarse en ellas las obras más importantes, son las siguientes:

Enlaces en el inicio del proyecto.

Riera de Magarola.

Viaductos en la Plana del Llobregat, en la riera de Sant Jaume y en el torrent del Frare.

Túnel entre la urbanización Can Vilalba y riera de Sant Jaume.

Viaducto sobre la riera de Gaia.

Viaducto sobre el canal de la riera de Les Arenes.

Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, túneles, viaductos), así como áreas de vertedero, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, 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.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medi-

das correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de Protección Hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

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

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 8.

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 Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. *Documentación adicional*

La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

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

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de marzo de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	X
Delegación del Gobierno	X
Dirección Provincial del MOPTA en Barcelona	—
Gobierno Civil	—
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca	X
Departamento de Cultura	—
Departamento de Medio Ambiente. Dirección General de Patrimonio Natural	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Junta de Aigües	X
Generalidad de Cataluña	—
Diputación Provincial	X
Consejo Económico y Social	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	—
Cátedra de Geología Dinámica y Paleontología. Facultad de Geología. Universidad de Barcelona	—
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	—
Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias Universidad de Barcelona	—
Departamento de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica. Universidad de Barcelona	—
Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Barcelona	—
Consell Comarcal del Baix Llobregat	X
Consell Comarcal del Vallès Occidental	X
Consell Comarcal del Vallès Oriental	X
Ayuntamiento de Esparreguera	X
Ayuntamiento de Olesa de Montserrat	—
Ayuntamiento de Abrera	X
Ayuntamiento de Vacarisses	—
Ayuntamiento de Viladecavalls	X
Ayuntamiento de Ullastrell	—
Ayuntamiento de Terrassa	X
Ayuntamiento de Matadepera	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Castellar del Vallès	X
Ayuntamiento de Sabadell	X
Ayuntamiento de Sentmenat	X
Ayuntamiento de Polinya	—
Ayuntamiento de Palau de Plegamans	X
Ayuntamiento de Caldes de Montbuí	X
Ayuntamiento de Buigues i Riells	—
Ayuntamiento de Santaaulia de Roncana	X
Ayuntamiento de Llista d'Amunt	X
Ayuntamiento de L'Ametlla del Vallès	X
Ayuntamiento de Canovelles	X
Ayuntamiento de La Garriga	—
Ayuntamiento de Granollers	X
Ayuntamiento de Les Franqueses del Vallès	X
Ayuntamiento de Canoves i Samalus	—
Ayuntamiento de Cardedeu	X
Ayuntamiento de Sant Antoni de Vilamajor	X
Ayuntamiento de Sant Pere de Vilamajor	X
Ayuntamiento de Santamaria de Palautordera	—
Ayuntamiento de Sant Esteve de Palautordera	X
Ayuntamiento de Llinars del Vallès	X
Ayuntamiento de Villalba Sasserra	—
Ayuntamiento de Vallgorguina	—
Ayuntamiento de Campins	—
Ayuntamiento de Sant Celoni	X
ADENA	—
C.O.D.A	X
AEDENAT	—
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	—
F.A.T	—
S.E.O	—
DEPANA	—
Fundación Ecomediterránea	—
Grup d'Estidís de la Natura «Andrias»	—
Alternativa Verde	—
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos	—
CODEN	—
Collectiu Ecologista d'Alzina	—
Grup de Natura del Club Muntanyen	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Asociación Vida Sana	—
Centre Excursionista de Valencia	—
Fundación Carles Pi i Suñer de Estudis Autonomics	—
Fundación CIDOB	—
Fundación Roca Gales	—

Asimismo, al margen de las consultas realizadas se recibieron múltiples escritos con el epígrafe de «Alegaciones».

A continuación se recogen solamente aquellas respuestas que hacen referencia al tramo «Abrera-Terrassa», aunque como se ha indicado anteriormente, el proyecto inicial abarcaba el tramo «Abrera-Sant Celoni».

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico, considera necesario evitar la fragmentación de las parcelas agrícolas, además aconseja elegir aquellos trazados que no afecten a los cauces, y evitar las llanuras inundables, también pretende que los taludes sean cubiertos con vegetación, reducir la ocupación del terraplén, evitar en la medida de lo posible el impacto paisajístico mediante la realización de túneles, y por último, corregir el ruido y el efecto barrera que sufrirá la población.

La Dirección General del Medio Natural, Subdirección General de Bosques, establece la necesidad de garantizar la conservación de los corredores biológicos y la permeabilidad de la vía en determinados tramos, además recuerda la importancia de la agricultura en relación con la ocupación de zonas agrícolas por el proyecto.

Convergencia y Unión del Ayuntamiento de Abrera, solicita el traslado del trazado al otro margen de la riera Magarola, debido a que su ejecución supone la contaminación de la zona (acústica, atmosférica y paisajística), con el consiguiente descenso de la calidad de vida de los habitantes de la zona.

El Consell Comarcal del Vallès Occidental expresa la necesidad de revisar la memoria resumen, para solucionar las áreas más afectadas por

el proyecto como el planeamiento urbanístico, el efecto barrera entre núcleos y zonas boscosas de esparcimiento. Se proponen algunas soluciones para paliar los efectos del proyecto como el enterramiento de la vía en el trayecto por Can Tríes, la construcción de un túnel en la Maurina, los cruces de torrentes y rieras.

El Consell Comarcal del Baix Llobregat, recuerda la necesidad de tratar los materiales sobrantes, los taludes, y la hidrología de la zona.

Además se señala la importancia del Llobregat como corredor biológico, también recuerda la existencia de formaciones riparias en la riera Magarola y Llobregat, del patrimonio forestal, sin olvidar la importancia de la agricultura en la zona.

Respecto a los efectos que la ejecución del proyecto va a tener en la población, señala el efecto barrera, la congestión y otras molestias que sufrirán las zonas urbanas de Abrera.

El Ayuntamiento de Esparreguera exige que la ejecución del proyecto no suponga un freno para el desarrollo urbanístico del municipio.

El Ayuntamiento de Abrera considera que el trazado previsto no es el más adecuado desde el punto de vista ambiental debido a su proximidad a núcleos urbanos lo cual supone exponer a la población a una contaminación acústica y atmosférica.

El Ayuntamiento de Viladecavalls se opone a la solución de trazado W2 (ya rechazada en el proyecto) debido a que separaría los distintos núcleos que componen el municipio.

Respecto al trazado B2/B3 (B2), se sugiere la necesidad de construir un túnel a su paso por Can Tríes.

El Ayuntamiento de Terrassa expresa su preocupación por como puede afectar el proyecto a los corredores biológicos, al paisaje, a la vegetación de ribera, a la fauna, a los elementos objeto de protección, al desarrollo urbanístico de la zona, a su agricultura y por último, a la población.

El Instituto Tecnológico Geominero de España, sugiere una serie de medidas preventivas y correctoras de carácter general.

La Junta de Aigües, aconseja adoptar un criterio de diseño para las obras de drenaje con un período de retorno de quinientos años.

CONVIVE (Asociación de Villadecavalls), entiende que la solución B2, al igual que la W2, supone un perjuicio para la calidad de vida de la población, ya que conlleva un impacto paisajístico visible desde el núcleo urbano, además de la contaminación atmosférica y acústica que supone, por otra parte también perjudica a las masas arbóreas de la zona, al suelo destinado para fines agrícolas y a la fauna existente. Asimismo, consideran que el trazado también perjudica al patrimonio y a la paleontología.

Por todo ello, recomiendan el enterramiento del trazado.

La Campaña contra el Cuarto Cinturón, Unión de Pagesos de Cataluña y CODA (coordinadora de organizaciones de defensa ambiental), consideran que es innecesaria la ejecución del proyecto, además afirman que entra en conflicto con el «Plan de Espacios de Interés Natural», con los planes generales de ordenación urbana, y con las normas subsidiarias, lo cual supondría un futuro desarrollo urbanístico difuso, sin observar los planes de ordenación urbana, y también significaría un perjuicio para la actividad agrícola de la zona.

ANEXO II

Resumen del proyecto

Las obras proyectadas consisten en la construcción de una Autovía que una las localidades de Abrera y Terrassa con el fin de descongestionar el tráfico de la zona, para lo cual se plantean las siguientes alternativas:

La Alternativa B1, propuesta por la Generalidad de Cataluña, se inicia (tramo A) al noroeste del núcleo de Abrera cruzando la N-II para conectar con la terraza agrícola situada entre la riera de Magarola y el consolidado urbano de Abrera, incluyéndose el enlace direccional con la N-II y el enlace urbano con C-1411, el mencionado trazado discurre por un viaducto de unos 800 m de longitud con una altura máxima de 25 m. que, sobre la margen izquierda de la Vega del Llobregat proyecta un enlace en semitrébol. Posteriormente discurre por las estribaciones de la Serra d'en Ribes a través de un túnel de unos 800 m. de longitud, atravesando la riera de Sant Jaume antes de su confluencia con la riera de Gaia, mediante un viaducto de unos 15 m. de altura, a continuación el trazado pasa por la masía de Can Sanaüja y sobre la margen derecha de la riera de Gaia, atravesando las parcelas labradas y las vaguadas.

Una vez cruzado el torrent del Frare (tramo B) mediante un terraplén transversal al curso, continúa su trazado por el área industrial de Can Cavassa, para posteriormente cruzar la riera de Gaia con un viaducto de unos 20 m. de altura que atraviesa la masa de pinos de la Carena del Pèlag para posteriormente acceder a la autopista A-18, discuriendo al suroeste del polígono industrial de Sant Miquel de Toudell. Cruzada

la carretera de Castellbell, el tramo se convierte en falso túnel hundándose en trinchera por la vaguada de Can Tríes entre el polígono industrial de Santa María de Toudell y la urbanización residencial de Can Tríes. Por el término municipal de Terrassa hacia la Maurina el ferrocarril es cruzado mediante una profunda trinchera, más adelante se aprovecha un barranco de orientación sur-norte que se rellena con un elevado terraplén sobre su eje, ocupándose el extremo oriental del pinar del Poblenou.

Situado el trazado en plans de Can'Amat (tramo C) se establece un enlace con glorietas de distribución, la traza atraviesa las barrancadas y rieras que drenan hacia Terrassa. La riera de Can Bogunyà se atraviesa con un largo viaducto y posteriormente discurre por la llanura del pla de Bonaire, al norte del consolidado urbano de Terrassa, a través de un terraplén de unos 10 m. de altura que cruza la carretera a Matadepera y el curso del Rubí.

La Alternativa B2/B3, se divide en tres tramos, con varias opciones en cada uno de ellos:

Tramo A, desde el norte de Abrera, hacia al oeste y hasta la confluencia del torrent del Frare con la riera de Gaia.

Tramo B, comienza en la confluencia del Torrent del Frare con la riera de Gaia, posteriormente atraviesa el pinar de la Carena del Pèlag, planteándose un falso túnel en Can Tríes y atraviesa La Maurina aprovechando la barrancada de dirección norte.

El tramo C discurre entre plans de Can'Amat hasta el Rubí.

La alternativa B2 describe una curva de 90° desde plans de Can'Amat, donde existe un enlace con glorietas, posteriormente cruza con terraplenes las barrancadas y rieras que drenan hacia Terrassa, sobre la riera de Can Bogunyà se dispone un viaducto. En la riera de Les Arenes se establece un enlace urbano con la carretera de Matadepera y calzadas laterales de la riera de Les Arenes. A su paso por la llanura del Plan de Bonaire se establece un alto terraplén desde unos metros antes de la carretera de Matadepera hasta la riera Les Arenes.

La alternativa B3 también describe una curva de 90° que comienza en plans de Can'Amat, discuriendo a través de las rieras mediante terraplenes, excepto en la riera de Can Bogunyà que la atraviesa con viaducto.

La alternativa N1, se plantea como una alternativa al tramo A (desde el norte de Abrera hasta el torrent de Sant Jaume) de la alternativa B2/B3.

Esta alternativa cruza la N-II y la riera de Magarola mediante un viaducto de 400 m. de longitud y 70 m. de altura, e incluye un enlace urbano con la N II y C-1411, posteriormente el trazado atraviesa el área agraria de plans de Claramunt perteneciente al término municipal de Esparreguera. En la margen contraria del río se proyecta un estribo con acceso a un túnel próximo a la urbanización de Sant Miquel, posteriormente el trazado surge en doble trinchera para a continuación proseguir en un túnel de 1.300 m. de longitud bajo la Serra d'en Ribes, con una boca superior que coincide con el tramo B1 en la riera de Sant Jaume.

La alternativa W1 es una opción al trazado señalado en la alternativa B2/B3 a su paso por el torrent del Frare hasta plans de Can'Amat. El trazado es coincidente con el B2/B3 hasta la riera de Gaia, a partir de la cual, discurre por la ladera septentrional de la Carena del Pèlag con un desmonte que divide la masa de pinos de la ladera, posteriormente el trazado continúa con un viaducto situándose al oeste de Sant Miquel de Toudell, volviéndose a proyectar otro viaducto que pasa por el barranco de la riera de Gaia, después se cruza la A-18 en trinchera. A su paso entre la urbanización de Sant Miquel de Gonteres y el polígono industrial de Santa María de Toudell aprovecha el barranco existente rellenándolo, después cruza el ferrocarril, discurre mediante una trinchera por el pinar de Santa María de Toudell y atraviesa la Maurina. El trazado que sigue hasta alcanzar plans de Can'Amat, utiliza el mismo barranco que en la alternativa B2/B3.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio en sus epígrafes se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

El estudio elabora un inventario ambiental sobre el medio físico y el medio socioeconómico, en el que se analizan detalladamente los efectos derivados de la ejecución del proyecto sobre la geología, vegetación, fauna, etcétera. Así como sobre factores socioculturales, socioeconómicos, etc.

El análisis de los impactos recogidos en el estudio ha dado lugar a las siguientes conclusiones:

En el primer tramo que va desde el norte de Abrera al torrent del Frare, la opción con un menor impacto ambiental es la alternativa B2/B3, seguida por la opción B1, y por último la opción N1. Esta preferencia se basa en el análisis de las diversas afecciones que provocan en el medio

cada una de las alternativas. En el segundo tramo, que discurre entre el norte de torrent del Frare hasta plans de Can'Amat, la opción preferible desde el punto de vista ambiental es la B2/B3, seguida por la B1, y por último la W1.

En el tercer y último tramo que va desde plans de Can'Amat a riera de Les Arenes, las tres opciones suponen un alto riesgo ambiental, siendo un poco menos perjudicial la B2, seguida de la B3.

Respecto a la afección sobre los suelos en el primer tramo el impacto es medio para las tres alternativas ya que el trazado discurre en viaducto, por lo que la afección solamente se da en la fase de construcción, además se proyecta un túnel evitando afectar a una gran zona forestal, en el segundo tramo (norte de torrent del Frare hasta plans de Can'Amat) las tres alternativas también tienen un impacto medio, mientras que el último tramo (plans de Can'Amat a riera de Les Arenes, (Rubi)) el impacto es alto en las tres alternativas, siendo un poco más en la alternativa B1 debido a su mayor número de terraplenes.

La afección provocada en la vegetación en el primer tramo por la alternativa B2/B3 se considera media, al igual que la alternativa B1, debido al riesgo de afección a la vegetación ribereña y circundante de la riera de Sant Jaume y torrent del Frare, así como por la afección al bosque mixto de la Serra d'en Ribes debido a la fragmentación y al túnel que se proyecta, por su parte la alternativa N1 provoca un impacto medio alto. En el segundo tramo, la alternativa B2/B3 y la B1 provocan un impacto medio alto debido a la calidad alta de la vegetación de la zona, con la única diferencia entre ambas en que mientras la alternativa B2/B3 cruza las proximidades de los pinares de Sant Miquel de Gonteres mediante un túnel, la otra lo hace con desmontes, la alternativa W1 presenta un impacto alto debido a que afecta a la vegetación ribereña y circundante de la riera de Gaia y a los pinares de la Carena del Pelag y de Sant Miquel de Gonteres. Por último, en el tercer tramo las alternativas B1, B2, B3, suponen un impacto bajo.

Respecto al impacto provocado en la fauna, su intensidad dependerá del tramo de que se trate, así en el primer tramo la alternativa B2/B3 la afección sería media alta siendo de mayor intensidad durante la fase de construcción debido a las obras de voladura. La alternativa N1 también ocasiona un impacto medio alto, aunque mayor que la anterior debido a los niveles de ruido provocados por la presencia de una trinchera abierta entre los dos túneles, su calificación como medio alto deriva de su afección a la fauna, la vegetación ribereña y circundante de la riera de Sant Jaume y torrent del Frare y al bosque mixto de la Serra d'en Robes que lo fragmenta y atraviesa por cuatro bocas de túneles. La alternativa B1 presenta una afección media alta debido a que su trazado coincide casi por completo con el B2/B3, siendo las únicas diferencias con éste la menor cantidad de pinares que destruye B1 y el menor impacto de cerramiento que provoca en la fauna al situarse más próximo al núcleo residencial de Can Vilalba fragmentando menos el bosque.

En el segundo tramo, la alternativa B1 y B2/B3 suponen una afección media alta teniendo en cuenta la aplicación de medidas correctoras para paliar la destrucción de hábitats y la fragmentación. La alternativa W1 supone un impacto alto debido a que destruye importantes ecosistemas forestales, intercepciones de la vegetación ribereña y circundante de la riera Gaia y fragmentación de bosques de los pinares de la Carena del Pèlag y los de Sant Miquel de Gonteres.

En el último tramo las alternativas B1, B2 y B3 suponen un impacto bajo, debido a que se trata de áreas de cultivo con una fauna de bajo valor de conservación y a que se prevé medidas para evitar el aislamiento entre esas zonas y los bosquetes septentrionales.

La afección provocada en el paisaje en el primer tramo por la alternativa B1 es fuerte debido a que en la última parte se atraviesa un entorno de una gran calidad paisajística, en el segundo tramo el impacto es más bien bajo, siendo medio en la zona de Carena del Pèlag por los desmontes realizados y en plans de Can'Amat debido al enlace, en el último tramo la afección es baja debido a que la calidad de paisaje es de escaso valor.

La alternativa B2/B3 en el primer tramo tiene un impacto paisajístico alto, debido al desmonte de Sanatja del valle de la riera de Gaia, y al cruce del Llobregat. La alternativa N1 en este tramo, supone un impacto medio alto.

La alternativa B2/B3 en el segundo tramo, tiene un impacto paisajístico medio debido a los dos grandes desmontes a media ladera sobre el pinar de la Carena del Pèlag y a la baja calidad de los paisajes de la zona y su limitada visibilidad, mientras que la alternativa W1 tiene un impacto medio alto debido al gran desmonte realizado en el pinar de la Carena del Pèlag, la afección al pinar de Gonteres y la escasa visibilidad de las actuaciones en paisajes de media o baja calidad.

En el tercer tramo, la alternativa B2 presenta un impacto medio bajo ya que la visibilidad es media y el paisaje de escasa calidad, mientras que la alternativa B3 se considera de impacto bajo.

El análisis sobre el impacto que ocasiona la ejecución del proyecto sobre las condiciones de vida de la población es, en el primer tramo, bajo en lo referente a las molestias ocasionadas por las obras, debido a que se trata de una zona de poca densidad de población, mientras que en el tramo segundo es de nivel medio para las alternativas B2/B3, W1 y B1, y en el último tramo la afección es baja para B2, B3 y B1 por que afectan a zonas con una densidad de población baja, excepto una pequeña zona donde la densidad es alta.

En lo relativo a la contaminación acústica que origina el proyecto, en el primer tramo resulta de nivel bajo para las alternativas B2/B3 y N1, siendo medio para B1 por discurrir muy cercana a la población de Can Vilalba. En el segundo tramo es de impacto medio para B2/B3 y W1 y alto para B1, las tres alternativas discurren muy próximas a zonas muy pobladas.

El impacto que causa el proyecto sobre áreas protegidas, en el primer tramo será bajo para las soluciones B1 y B2/B3, sin embargo en la solución N1 si existe una afección alta, debido a que ocupa suelo no urbanizable de especial protección en el municipio de Esparreguera. En el tramo segundo, tanto la alternativa B1, como la B2/B3 y la W1, se consideran de impacto muy bajo, mientras que en el último tramo las alternativas B1, B2 y B3 son de impacto medio ya que, a pesar de no existir una afección directa, si que existe un aumento de la presión sobre el espacio protegido de Sant Llorenç.

En cuanto al impacto que causa la Autovía en la actividad social y económica asociada a la movilidad, se considera para todas las opciones como medio alto, debido a que la conexión que la Autovía establece entre los sistemas socioeconómicos influirá en ellos de manera positiva.

El impacto que causa la ejecución de la Autovía en el Patrimonio Histórico-Artístico, Arqueológico y Etnológico, será distinto en cada alternativa, así, en la alternativa B1 en el primer tramo la afección es muy baja, mientras que en los dos últimos tramos es de carácter medio. La alternativa B2/B3 también tiene un impacto bajo en el primer tramo, pasando a considerarse medio en los tramos segundo y tercero. Por su parte la alternativa N1 presenta un impacto muy bajo por no afectar a ningún elemento catalogado. Por último, la alternativa W1 se considera de impacto bajo.

El estudio además incorpora una serie de medidas correctoras, así como un plan de vigilancia y un documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de los Organismos Públicos:

Consell Comarcal del Vallès occidental.
Ayuntamiento de Sabadell.
Ayuntamiento de Abrera.
Ayuntamiento de Terrassa.
Ayuntamiento de Esparreguera.
Ayuntamiento de Viladecavalls.
Ayuntamiento de Olesa de Montserrat.
Ayuntamiento de Matadepera.
RENFE.

Asociaciones:

ADENC.
CONVIVE.
DEPANA.
Iniciativa por Cataluña.
AUTEMA.
ACESA («Autopistas Concesionarias de España, Sociedad Anónima»)
A.N.D.A (Asociación Naturalista de Abrera).
Asociación de Veïns de Poble Nou y Zona Esportiva.
Asociación de Propietarios de Can Gonteres.
Unión de Pagesos de Cataluña.

Particulares:

Se han presentado 87 alegaciones de particulares.

Contenido de las alegaciones:

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Generalidad de Cataluña), expresa la necesidad de completar la construcción de la autovía orbital con el aumento de capacidad de la carretera BV-1401 de Olesa a Martorell, así se podría remodelar el enlace de Abrera centro y suprimir la travesía de la carretera C-1411 en Abrera, para que el tráfico de la C-1411, dirección Barcelona y el de la margen izquierda del Llobregat

fuera canalizado por la nueva vía y el tráfico dirección Igualada y la margen derecha del Llobregat fuese canalizado por las calzadas laterales de la Autovía Orbital hacia el enlace de Abrera Oeste.

Respecto a la alternativa B2, finalmente seleccionada, se propone realizar un nuevo estudio informativo para el enlace con la autovía N-II, también se proponen laterales para el tramo entre la N-II la carretera C-1411 y reducir el impacto en el tramo del Rebato-riera Magarola.

La Junta de Aigües (Generalidad de Cataluña), expresa su preocupación por la posibilidad de que la ejecución del proyecto suponga una afección a sus proyectos.

El Instituto Catalán del Sol (Generalidad de Cataluña), comunica los efectos que tiene el enlace de Abrera sobre varios proyectos de desarrollo como son Sant Emergol I, Sant Emergol II y Can Morral, por lo que propone que se armonice en la medida de lo posible los suelos destinados a éstos usos (industrial y residencial) con el enlace.

La Dirección General de Puertos y Transportes (Generalidad de Cataluña), establece una serie de condicionantes, como que en el P.K. 2+550 de la opción elegida se produce un cruce a distinto nivel con la línea de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, quedando integrado en el Metro del Baix Llobregat el tramo interceptado, además en el punto de cruce está previsto el desdoblamiento de vías por la margen izquierda. El ancho de la plataforma prevista es de 12,15 m con una separación de 4 m. entre ejes de vía. El gálibo vertical mínimo será de 6,5 m. para la catenaria.

La Subdirección General de Planes y proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, expresa su conformidad con el estudio informativo, y recuerda la necesidad de no interrumpir el transporte por ferrocarril durante la fase de construcción, de respetar los gálidos y consultar a Ferrocarriles de la Generalitat y a RENFE.

La Diputación Provincial de Barcelona, critica la falta de un mayor rigor en el Estudio ya que no contempla detalladamente las afecciones provocadas sobre el paisaje, el efecto barrera sobre el medio biológico y las personas, las emisiones contaminantes, la contaminación acústica, la fragmentación parcelaria. Por todo ello se propone la siguiente alternativa:

Tramo A: Alternativa N1 (con la prolongación de un viaducto por encima del torrente de Sant Jaume).

Tramo B: Alternativa W1 o B2/B3.

Tramo C: Alternativa B3.

Además, propone la sustitución de pantallas acústicas por sobreelevaciones de tierra antirruido, diseñar con viaducto todos los terraplenes importantes y en falso túnel los desmontes, así como solucionar el efecto barrera mediante nuevos accesos.

Aguas del Llobregat, expresa su preocupación por las afecciones a sus instalaciones que supone la ejecución del proyecto.

El Consell Comarcal del Baix Llobregat, entiende que el enlace Abrera Oeste es inviable desde el punto de vista urbanístico, además las infraestructuras afectan al desarrollo urbano sostenible, y deberán tener en cuenta el facilitar una mayor accesibilidad entre los diferentes sectores del término municipal.

El Consell solicita un mayor detalle en los enlaces, una mejora de las infraestructuras de la BV-1201 en su conexión entre la Autovía Orbital y la N-II, la necesidad de complementarse todos los movimientos de enlace de Olessa, reconsiderar la ubicación y tipología del enlace de Abrera Oeste, suprimir la travesía de la C-1411 por el núcleo urbano de Abrera y también resalta la falta de glorietas en el enlace Abrera Oeste.

El Consell también considera la necesidad de disminuir en la medida de lo posible el impacto ambiental, así presenta las siguientes propuestas: Compensación del movimiento de tierras y dureza de los taludes, propuesta relativa a la red hídrica superficial, acuíferos y calidad de las aguas, el impacto paisajístico, el ruido provocado por la autovía y su relación con la calidad de vida, el efecto barrera y la afección sobre los desplazamientos locales.

El Ayuntamiento de Abrera, considera que todas las alternativas excepto la N1 suponen un perjuicio para la población del municipio, por lo que propone la realización de la alternativa menos perjudicial desde el punto de vista ambiental, social y territorial, a pesar de que su coste sea más elevado que la opción recogida en el Estudio Informativo, por último como medidas subsidiarias solicita la eliminación efectiva del primer tramo urbano de la C-1411, una separación mínima de 300 m. del barrio del Rebato, proyectar completo el enlace de Olessa y adecuar la BV-1201 desde su enlace con la N-II hasta su conexión de la C-1411 y establecer medidas correctoras para paliar el ruido, deslumbraamientos, vibraciones, etc.

El Grupo Municipal Iniciativa por Abrera presentó una moción que no fue aprobada por el Pleno del Ayuntamiento, que apunta a la innecesaria

existencia del cuarto cinturón y sobre su negativa afección al desarrollo sostenible de la zona.

La Asociación de Vecinos «Els Porrns» del Barrio de Rebato, también apunta la innecesaria existencia del cuarto cinturón y su perjuicio al desarrollo sostenible, además propone la construcción de un puente que una los dos núcleos de población de Abrera, la supresión de la travesía de la C-1411 con Abrera y la creación de pantallas acústicas en la N-II.

El Ayuntamiento de Terrassa, considera como opción más adecuada la B3, con las siguientes modificaciones:

Mejora del enlace con la carretera de Rellinars y del primer tramo del enlace del camino de Can Gonteres reduciendo sus pendientes y terraplenes.

Mejora del enlace entre las calzadas laterales de la autovía y los viales laterales de la riera de Les Arenes, convirtiendo éste enlace en el final del tramo A de la autovía.

Mantenimiento de la actual configuración del camino de las Monjas.

Continuidad del camino del Llac a través de la autovía, mediante una estructura de paso y así poder mantener el corredor visual y funcional de la carena de Can Bogunyá.

Intentar minimizar la propuesta de red lateral de recogida de caminos.

Prolongación del túnel artificial de Can Tries.

Construcción de un falso túnel en los «turons» de la Sierra de los Aymerigues.

Construcción de un viaducto para salvar el paso del arroyo del Batlle.

Cruce del arroyo Mitger mediante un viaducto.

Mantenimiento de la continuidad del resto de arroyos mediante pequeñas obras de fábrica.

Soterramiento de la rasante y cubrimiento mediante un túnel artificial del tramo situado junto a los sectores residenciales del Pla del Garrot y del Pla del Bon Aire.

Remodelación de la propuesta sobre las calzadas laterales de la autovía y supresión de las conexiones previstas con las vías urbanas inexistentes, paralelas a la carretera de Matadepera y a los laterales de la riera de Les Arenes.

El Ayuntamiento de Viladecavalls, considera que la opción B2 es la más conveniente, además alega la existencia de errores en el estudio de la vegetación, fauna, meteorología y una falta de estimación de emisión de contaminantes atmosféricos.

El Ayuntamiento de Olessa de Montserrat, considera incompleto el diseño del enlace de Olessa, además solicita el acondicionamiento de la carretera BV-1201 y se adhiere a las alegaciones presentadas por el Consell del Baix Llobregat.

El Ayuntamiento de Matadepera, solicita conocer las medidas correctoras adoptadas para corregir el impacto acústico y ambiental.

La asociación ADENC (Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura), considera innecesaria la autovía, además entiende que el inventario ambiental adolece de deficiencias en lo relativo a la meteorología, nivel previo de calidad del aire, conexiones biológicas, organización territorial del Vallès.

Además considera que la autovía orbital atenta contra las previsiones del Plan de Espacios de Interés Natural, y contra la normativa urbanística de la zona.

CONVIVE (Colectiu Naturalista Viladecavalls Verd), pone en tela de juicio la realización del proyecto y considera necesario adoptar una serie de medidas como la reforestación de los taludes, la implantación de barreras visuales y antisonido, la restitución de los pasos de caminos y vías, etcétera.

DEPANA y Unión de Pagesos de Cataluña en sus alegaciones plantea la misma problemática, relativa a:

El estudio informativo no es necesario.

El estudio informativo no considera las directrices sobre sostenibilidad, ni cambio climático, ni se contemplan otras opciones alternativas.

El estudio informativo no se justifica al no contemplar la alternativa de transporte público.

El estudio informativo no contempla la alternativa de rescatar el peaje de las autopistas A-7, E-9 y A-17.

El estudio informativo es deficiente en su valoración del impacto ambiental.

La autovía promueve un modelo de crecimiento urbano incompatible con los planes de ordenamiento de los municipios.

Errores y deficiencias en aspectos medioambientales.

A.N.D.A (Associació Naturalista d'Abrera), considera que la ejecución del proyecto supondrá un deterioro de la calidad de vida, de los elementos naturales, históricos y sociales.

La Asociación de Veïns de Poble Nou y Zona Esportiva, consideran que no se ha tenido muy en cuenta la inundabilidad de la zona y el régimen hídrico, así como las zonas de bosques afectados, el impacto visual, y el efecto barrera hacia el bosque y el pantano de Can Bogunya.

La Asociación de Propietarios de Can Gonteres, consideran que la información es insuficiente y proponen que el trazado discorra enterrado o en trincheras, para así reducir el impacto visual, acústico y el efecto barrera, además solicitan la implantación de vías de servicio y bandas ajardinadas a los lados de la autovía y en las rotondas.

Doña María Josefa García Torrás, solicita un desplazamiento del trazado a la altura del enlace Terrassa para así afectar menos a su finca rural.

Don Joan Balta i Torredemer (Associació de Propietaris residencial Pla de Bonaire), expresa su disconformidad por la afección a la zona residencial Pla de Bonaire, al norte de Terrassa.

Don Fermín Estragues Ventura (Gasolinera «Dition»), solicita la necesidad de que se mantenga la salida de la estación de servicios a la carretera de Terrassa-Matadepera.

Don Miguel A. Peinado Astasio y 59 firmas más, se oponen al proyecto por llevar implícitas una serie de afecciones que disminuyen la calidad de vida en Abrera.

Don Sidre Soler Clarena y 55 firmas más, sus alegaciones recogen el mismo contenido que la asociación DEPANA.

Don Manel Cunill (Campanya contra el cuarto cinturó), apoyado por 10.555 ciudadanos, considera que el proyecto supone una pérdida de la calidad de vida, perjudicando a los espacios naturales, al desarrollo urbanístico, industrial y agrícola del Vallès y parte del Baix Llobregat.

Don Aume Colominas («Can Boguñá, Sociedad Anónima»), comunica la afección del proyecto a varios edificios de la finca «Hereditad de Can Boguñá», entre los que se encuentra uno perteneciente al siglo XV.

Don Antonio Trenchs Verdaguer («Mina Pública de Aguas de Terrassa, Sociedad Anónima»), solicita que se eviten las afecciones al servicio de abastecimiento en alta y al servicio domiciliario de agua.

Doña María José Casajuana Viciano, señala la necesidad de que el proyecto respete el planeamiento urbanístico, para evitar la afección de un ramal del enlace de Terrassa Centro a la finca de la alegante.

Don Jaume Aurell Bach, estima necesario un desvío del trazado para alejarlo del Pla del Bonaire y así reducir el ruido.

Doña Nuria Aurell Bach y don Jordi Bou Casas, consideran que el proyecto supone un aumento de la contaminación acústica.

Don José Argemí Planas, comunica el efecto barrera que sobre su finca provoca el proyecto.

Doña Ángeles Heredia González, don Nemesio Heredia López y doña Ángeles González García, entienden que el proyecto perjudica la calidad de vida y produce un efecto barrera.

Doña Josefa Gargallo Farré y don Joseph Lluís Santacana Lleó, consideran que el trazado perjudica gravemente a los intereses económicos de la finca Santa Magdalena de Puigbarral, ya que, además de afectar a suelos protegidos, también afecta a la ganadería existente en la finca.

Doña Esteva Picola Coromina, propietaria de tres fincas en Pla de Garrot, propone centralizar dos enlaces en uno solo con el fin de reducir la ocupación de las fincas.

Don Ramón Arribas i Quintana y otros firmantes, consideran una afección alta en la zona de Pla del Bon Aire, Can Tusell, Poble Nou Zona Esportiva, Can Roca, La Maurina y Can Boada, sobre los suelos y usos agrarios, sobre los niveles de ruido de impacto medio, además de un aumento del riesgo de accidentes y un perjuicio socioeconómico. Además el arriba citado considera que los vecinos más próximos al proyecto quedarán expuestos a un mayor nivel de contaminación acústica y ambiental y que el proyecto no respeta la legislación internacional medioambiental.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

7491 *RESOLUCIÓN de 30 de marzo de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hace público el tipo de interés efectivo anual para el segundo trimestre natural del año 2001, a efectos de calificar tributariamente a determinados activos financieros.*

A efectos de calificar tributariamente como de rendimiento explícito a los activos financieros con rendimiento mixto, conforme a lo previsto en el artículo 18 del Real Decreto 2717/1998, de 18 de diciembre, y en el

artículo 59 del Real Decreto 537/1997, de 14 de abril, modificado por el artículo 40 del citado Real Decreto 2717/1998,

Esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. Los tipos efectivos equivalentes a los precios medios ponderados redondeados registrados en las últimas subastas del primer trimestre del año 2001 en que se han adjudicado Bonos y Obligaciones del Estado son los siguientes:

Emisión	Fecha subasta	Tipo de interés efectivo equivalente al precio medio ponderado redondeado — Porcentaje
Bonos del Estado a tres años al 4,65 por 100, vencimiento 31-10-2004	7-3-2001	4,580
Bonos del Estado a cinco años al 4,95 por 100, vencimiento 30-7-2005	7-2-2001	4,691
Obligaciones del Estado a diez años al 5,40 por 100, vencimiento 30-7-2011	8-3-2001	5,067
Obligaciones del Estado a quince años al 4,75 por 100, vencimiento 30-7-2014	7-2-2001	5,293
Obligaciones del Estado a treinta años al 5,75 por 100, vencimiento 30-7-2032	7-3-2001	5,599

2. En consecuencia, a efectos de lo previsto en los artículos 59 y 18 de los Reales Decretos 537/1997 y 2717/1998, respectivamente, los tipos de referencia que resultan para el segundo trimestre natural de 2001 son el 3,664 por 100 para activos financieros con plazo igual o inferior a cuatro años, el 3,753 por 100 para aquéllos con plazo superior a cuatro años pero igual o inferior a siete, y si se tratara de activos con plazo superior, el 4,054 por 100 para el plazo de diez años, el 4,234 por 100 para el de quince años y el 4,479 por 100 para el de treinta años, siendo de aplicación, en cada caso, el tipo de referencia correspondiente al plazo más próximo al de la emisión que se efectúe.

Madrid, 30 de marzo de 2001.—La Directora general, Gloria Hernández García.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

7492 *ORDEN de 30 de marzo de 2001 por la que se establecen las bases, se convocan becas de formación de postgraduados y se actualizan sus importes para el ejercicio 2001 en el Instituto Geológico y Minero de España (IGME).*

El Instituto Geológico y Minero de España (IGME), de acuerdo con la Ley 13/1986, de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, se configura como un organismo Público de Investigación, y viene desarrollando tradicionalmente dentro de sus actividades de formación la convocatoria de becas en determinadas áreas de especialización sobre materias relacionadas con las funciones que son competencia del mismo. Todo ello de conformidad con sus Estatutos aprobados por el Real Decreto 1953/2000, de 1 de diciembre.

Mediante la Orden de 18 de diciembre de 2000 («Boletín Oficial del Estado» número 306 del 20), se convocaron en el seno de dicho Organismo 45 becas para la formación de postgraduados para el presente ejercicio. De las 45 becas convocadas quedaron vacantes tres de ellas en la modalidad de ayudas para la realización de tesis doctorales, resultando ahora aconsejable de un lado, proceder a la revisión de la dotación económica prevista con carácter general para las becas del IGME en la citada Orden Ministerial hasta un importe de 160.000 pesetas o 961,61 euros, y de otra proceder a la nueva convocatoria de aquellas becas que quedaron vacantes, si bien con actualización de los temas propuestos.