

torno de Can Colet". A partir de este estudio se ejecutarán las medidas de protección acústica y, también, contra la intrusión visual.

### EL PROBLEMA DE LOS MOVIMIENTOS DE TIERRAS

El estudio de impacto ambiental señala como otro de los aspectos más negativos de la obra su impacto sobre el aspecto del territorio. Las principales afecciones se deben a los movimientos de tierras, a la aparición de desmontes y terraplenes y a la eliminación y alteración de las cubiertas vegetales. El estudio mismo prevé que haya que destinar 1'9 millones de metros cúbicos de tierras a desmontes, 1 millón a terraplenes y casi otro millón irá finalmente al vertedero. ¿Dónde colocar un volumen tan grande de residuos? Para minimizar el impacto de estos vertidos, se propone que se utilicen para este fin áreas ya alteradas o canteras abandonadas. Así se propone que los vertidos se hagan en la cantera de Áridos García y dos canteras abandonadas más. Una situada en la carretera de Llinars a Argenton y la otra en la carretera de Argenton a La Roca. "El proyecto de construcción -señala el estudio- deberá incluir los proyectos de restauración de los vertederos así como la restauración de la cubierta vegetal de los desmontes y terraplenes".

El estudio de impacto señala que los desmontes tendrán una altura limitada a los 15-20 metros y que deberá recurrirse a falsos túneles en caso de excederse estas alturas. También se señala la necesidad de introducir elementos de integración paisajística en zonas como Can Colet, donde el paso del AVE se hace muy cerca de las viviendas.

### SATISFECHOS CON LAS MEJORAS

La evaluación ambiental también está especialmente preocupada con que la construcción de la línea de alta velocidad garantice la integración ambiental del paso de la nueva línea y del actual entorno en zonas como la montaña de las Tres Creus, entre Montmeló y Montornès. Tras acordar el soterramiento de la línea actual y la de alta velocidad a su paso por el casco urbano de Montmeló, el que la declaración de impacto ambiental recoja las otras peticiones presentadas



El AVE pasará muy cerca de la urbanización de Can Colet.

por el Ayuntamiento, como la construcción del nuevo puente sobre el Congost, ha llevado al alcalde del municipio, **Manel Ramal**, a decir a EFE que "esta declaración da plena satisfacción a nuestras demandas". Respecto al soterramiento de las vías, Ramal ha explicado que "se está en tratos con el Incasòl para sacar las bases de una propuesta urbanística que se ejecutará con posterioridad al soterramiento".

A lo largo del recorrido hay otras medidas correctoras menores recomendadas por el estudio para minimizar el impacto ambiental. Actuaciones como la modificación en el diseño de los puentes y viaductos para minimizar al máximo la afección en la zona del bosque de ribera del río Mogent y permitir la función conectora de su curso, el incremento del túnel de Can Colet, la construcción de 5 túneles falsos pa-

ra disminuir la creación de desmontes, la mejora de la integración paisajística mediante el uso de árboles autóctonos y el diseño de pasos de fauna en todo el trazado. Como medidas preventivas, además, se establece antes del inicio de las obras la creación de una comisión mixta de seguimiento entre los ministerios de Medio ambiente y Fomento, el departamento de Medi Ambient de la Generalitat y los ayuntamientos afectados. Es decir: el territorio tendrá la oportunidad de estar al corriente de todos los detalles de la mayor obra ejecutada en la comarca en las últimas décadas.

### UNAS OBRAS AMPLIADAS

El tramo entre Mollet del Vallès y La Roca ha sido uno de los más cambiantes de toda la línea del AVE y por ello ha

### COMISIÓN

Antes de poner en marcha las obras se pondrá en marcha una comisión mixta junto a los Ayuntamientos

### OBRAS

Una cuarta parte del trazado estará formada por túneles o viaductos

### TRAZADO

El último trazado se ha modificado para tener en cuenta la ampliación de Quatre Camins o la futura C-35

## Las principales obras del trazado

- Viaducto de la Riera del Tenes (184 metros)
- Falso Túnel de Montmeló (1.271 m.)
- Viaducto del Río Congost (176 m.)
- Falso Túnel de Montornès (580 m.)
- Falso Túnel de Montornès (110 m.)
- Viaducto sobre BP-5002 (134 m.)
- Viaducto sobre la riera de Can Cristòfol (170 m.)
- Viaducto sobre la BV-5159 (760 m)
- Falso Túnel Can Colet (295 m.)
- Viaducto C-1415 (180 m.)
- Viaducto final de tramo (50 m)

sido de los últimos, entre Barcelona y la frontera francesa, en estar definido. La propuesta inicial del Ministerio de Fomento, fue rechazada rotundamente desde el territorio y al final, entre las administraciones, se pactó un trazado que básicamente discurría paralelo a la Autovía AP-7 y las líneas del ferrocarril, atravesando los municipios de La Roca, Vilanova, Montornès y Montmeló hasta llegar a Mollet. Este trazado final, tras el proceso de evaluación, ha experimentado nuevas modificaciones. La más significativa es que se ha separado más al este de la prisión de Quatre Camins - para hacer posible su ampliación- y también se ha separado algo más de la autopista, para tener en cuenta la posible construcción futura de la C-35. Por supuesto no cabe olvidar la negociación realizada por el Ayuntamiento de Montmeló - que concluyó con la firma de un convenio que hará que se construya al paso por el municipio un falso túnel de 1.271 metros.

Al final, con estas y otras infraestructuras menores obligadas por el estudio de impacto ambiental, el tramo del AVE entre La Roca y Mollet tendrá 13'615 km de longitud de los cuales el 28'65% serán viaductos, túneles o falsos túneles. En total 7 viaductos - con una longitud total de 1.654 metros- y 4 falsos túneles - con una longitud de 2.247 metros-. Una prueba más que evidente de la complejidad y densidad del territorio.