

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

**7207** *RESOLUCION de 19 de febrero de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del Laboratorio «Proyex, Sociedad Anónima», sito en autovía de Logroño, kilómetro 11,400, Utebo (Zaragoza), en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el control de calidad de la edificación, y la publicación de dicha inscripción.*

Vista la comunicación de la Dirección General de Arquitectura del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón, de la Resolución de 27 de enero de 1992, concediendo acreditaciones al Laboratorio «Proyex, Sociedad Anónima», sito en autovía de Logroño, kilómetro 11,400, Utebo (Zaragoza), para la realización de ensayos en las áreas técnicas de acreditación para el control de calidad de la edificación: «Área de toma de muestras inalteradas, ensayos y pruebas "in situ" de suelos»,

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

Primero.-Inscribir el citado Laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en las áreas técnicas de acreditación «Área de toma de muestras inalteradas, ensayos y pruebas "in situ" de suelos», con el número 04008ST92.

Segundo.-Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 19 de febrero de 1992.-La Directora general, Cristina Narbona Ruiz.

**7208** *RESOLUCION de 19 de febrero de 1992, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo, sobre denegación de daños y perjuicios por la ejecución de las obras de encauzamiento del río Llobregat en Abrera (Barcelona).*

En el recurso contencioso-administrativo número 11/1986, interpuesto por «Can Pous Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima», y «Fomento Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima», ante el Tribunal Supremo contra la Resolución de 17 de abril de 1982, sobre denegación de daños y perjuicios por la ejecución de las obras de encauzamiento del río Llobregat en Abrera (Barcelona), se ha dictado sentencia con fecha 27 de septiembre de 1991, cuya parte dispositiva, literalmente dice:

«Fallamos: Que desestimando la causa de inadmisibilidad invocada por el Abogado del Estado y estimando, como estimamos, el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación de las Entidades «Can Pous Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima», y «Fomento Agrícola y Ganadero, Sociedad Anónima», contra los acuerdos dictados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo con fechas 9 de diciembre de 1981 y 17 de abril de 1982 -originario y reposición-, denegatorios de la indemnización de daños y perjuicios causados en sus respectivas fincas, debemos anular y anulamos los mismos, declarando, como declaramos, el derecho de las indicadas Entidades a ser indemnizadas en las sumas de 15.217.624 pesetas y 1.185.019 pesetas cada una, respectivamente; todo ello sin hacer expresa imposición en cuanto a las costas de este recurso a parte determinada.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.  
Madrid, 19 de febrero de 1992.-El Subsecretario, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Calidad de las Aguas.

**7209** *RESOLUCION de 21 de febrero de 1982, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Valdunquillo, Carretera nacional 610, de Palencia a Orense, de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Valdunquillo, Carretera nacional 610, de Palencia a Orense, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 21 de febrero de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Valdunquillo, carretera N-610, de Palencia a Orense, 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.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 14 de septiembre de 1988, la preceptiva memoria resumen de la orden de estudio informativo para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental.

El proyecto consiste en la definición de las diferentes opciones para resolver los problemas planteados en la travesía de Valdunquillo, entre los puntos kilométricos 79 al 80,500 de la actual carretera nacional 610, de Palencia a Orense, seleccionando la alternativa denominada sur I.

El anexo primero contiene los datos esenciales del proyecto. La Dirección General de Política Ambiental, de acuerdo con lo expresado en el mencionado artículo 13, 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 28 de diciembre de 1988, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental fueron sometidos al trámite de información pública en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de abril de 1991.

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.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de septiembre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio 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.º, 2.º, 16.1 y 18 del 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 estudio informativo de la variante de Valdunquillo, carretera N-610, de Palencia a Orense, puntos kilométricos 79 al 80,500.

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y subsanadas algunas deficiencias de información observadas en el estudio de impacto ambiental para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, se establecen por la presente declaración de impacto ambiental las siguientes condiciones, de manera que se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos.

1. *Permeabilidad territorial.*-Tanto en la fase de construcción como en la explotación de la nueva vía se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio de los viales afectados, en especial la carretera de Valdunquillo a Bolaños de Campos, camino de Villanueva, camino la Vega, camino Carrilcón y camino Villavivencia y acceso al cementerio

municipal desde Valdunquillo, tanto a nivel del tráfico rodado como al paso de peatones y desplazamiento de maquinaria agrícola.

2. *Protección de la red de drenaje superficial.*—Con el fin de evitar posibles afecciones a la red local de drenaje, se evitará la acumulación de materiales sobrantes procedentes de movimientos de tierra en los arroyos del Olmo y La Matilla.

3. *Recuperación ambiental.*—Se recuperarán las áreas afectadas por movimientos de tierras, en especial la zona de cruce de la carretera con el arroyo del Olmo.

A tal fin se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, dentro de los nueve meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra, el proyecto suficientemente definido de las medidas de recuperación ambiental a realizar, incluyendo el tratamiento de los taludes.

4. *Otros informes.*—Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

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

#### ANEXO I

##### Resumen del estudio informativo de la variante de Valdunquillo, carretera N-610, de Palencia a Orense (Valladolid)

El proyecto consiste en la solución a la travesía de Valdunquillo, entre los puntos kilométricos 75 al 80,500 de la actual carretera nacional 610, de Palencia a Orense. La vía tiene características de carretera normal, con dos carriles, y una anchura total entre calzadas y arcenes de 10 metros. En el estudio informativo se analizan cuatro posibles soluciones, denominadas «travesías», solución norte, sur I y sur II, de las que se selecciona la sur I, con una longitud de 4,093 kilómetros.

#### ANEXO II

##### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Dirección General de Urbanismo y Medio Ambiente, Comunidad de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Valladolid	-
Ayuntamiento de Valdunquillo	X
Asociación Naturalista de Valladolid	-
Grupo Ecologista «Piorno»	-
Señor Ordoño Llamas, Ure	X
Colectivo Medio Ambiente Milves	-
Asociación Habitat	-

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

Se deberán minimizar la afección a los terrenos de alto interés agrícola, así como a las construcciones de interés histórico y cultural, como son los palomares existentes en los alrededores de Valdunquillo.

Se deberá resolver satisfactoriamente la comunicación entre Valdunquillo y el cementerio municipal.

Se tendrá en cuenta la existencia de zonas con poblaciones de avutardas, especie protegida y muy sensible a cualquier perturbación en su área vital.

#### ANEXO III

##### Resumen del estudio de impacto ambiental

###### Contenido

En el estudio se consideran cuatro soluciones, además de la opción cero, una que bordea el pueblo por el norte y dos por el sur, más la posibilidad de mejorar la travesía mediante su acondicionamiento.

La realización de las obras tendrá un efecto positivo sobre el comercio y empleo de la zona.

El alejamiento de la variante respecto al núcleo de Valdunquillo producirá un impacto positivo, debido a la ausencia de ruidos y contaminación atmosférica.

Los impactos negativos se consideran moderados, tanto sobre el paisaje como sobre la productividad agrícola.

Se proponen medidas correctoras de carácter general, referidas a la fase de proyecto, fase de construcción y fase de explotación.

De la comparación entre la solución «travesía» o «variante», se elige la de variante, y entre las tres alternativas (norte, sur I y sur II), la sur I.

La solución sur I evita afecciones sonoras y de contaminación atmosférica por situarse alejada del núcleo de Valdunquillo.

###### Análisis del contenido

Dado que el proyecto previsiblemente no genera impactos severos, por su escasa ocupación de suelo, ausencia de importantes movimientos de tierras, afecciones sonoras y de contaminación atmosférica, el estudio de impacto ambiental trata selectivamente determinados aspectos sobre los que basa la elección del trazado, que evita posibles afecciones.

No obstante, el análisis de la situación preoperacional se realiza de manera muy general, lo que repercute en determinadas ausencias de información que hubiesen permitido realizar una identificación y valoración de impactos más precisa.

Se realiza una descripción general de las medidas correctoras, sin entrar en el detalle que corresponde a la ejecución de las mismas.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública

###### Relación de alegantes

Servicio de Carreteras de la Junta de Castilla y León.  
Comisario de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero.

En ambos casos se expresa la conformidad, desde el punto de vista ambiental, con el estudio informativo.

7210

*RESOLUCION de 24 de febrero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, de la Dirección General de Carreteras.*

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de febrero de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

##### Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Cerquido, puntos kilométricos 9,900 a 11,600 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, CN-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 3 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden del estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Dicho estudio informativo se inicia como consecuencia de las alegaciones y solicitudes de modificaciones, durante el trámite de información pública de un proyecto inicial, elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, que fue aprobado por Resolución de 11 de octubre de 1990. Las aludidas modificaciones fueron solicitadas por el Ayuntamiento de Salceda de Caselas y la Confederación de Empresarios de Pontevedra.

El estudio informativo consiste en la definición de la variante de Cerquido puntos kilométricos 9,900 a 11,00 de la autovía Vigo-Frontera portuguesa, carretera N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy. El objeto de este estudio es definir las diferentes opciones posibles de la variante de Cerquido. Para ello se han planteado tres alternativas: La variante de proyecto, y dos variantes más una por el oeste y otra por el este, de la actual carretera N-550. De estas dos últimas se plantean a su vez dos posibles soluciones denominadas «A» y «B», de las que se selecciona la denominada «Variante-este-B».

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.