

de los impactos, resultando que, salvo el aspecto estético, el resto de los efectos no se ven alterados, por lo que siguen siendo válidas las conclusiones del estudio de impacto original.

Una vez establecida la altura total de la torre se aprecia la falta de concreción de algunos parámetros de funcionamiento, que se deberán establecer en el proyecto definitivo.

Segundo.-Sobre la idoneidad de la solución propuesta. Conforme a lo expuesto anteriormente, la solución propuesta se considera suficiente para garantizar el cumplimiento de los límites térmicos impuestos a los vertidos al río Ebro del agua utilizada para refrigerar la Central.

Tercero.-Sobre la influencia de la construcción de la torre sobre la seguridad de la Central. En general, la construcción de la torre no tendrá impacto alguno sobre la seguridad de la Central; sin embargo, por ser dicha torre parte esencial del sistema de refrigeración, durante su construcción deberá tenerse en cuenta esta circunstancia y adoptarse las medidas preventivas y sustitutivas que procedan.

Cuarto.-Sobre el programa de garantía de calidad del proyecto. No se han encontrado en la documentación analizada previsiones para implantar un programa de garantía de calidad, al menos de aquellas obras que afectan a los equipos y estructuras del sistema actual de refrigeración de la Central, y a sus sistemas y equipos de instrumentación y control. Por tanto, se establecerá tal programa.

Quinto.-Sobre la responsabilidad de las obras. Tanto el proyecto definitivo como la obra se van a realizar de acuerdo con el procedimiento administrativo «lave en mano». Sin embargo, no se especifican en la documentación presentada las responsabilidades que asumirá la Asociación Nuclear de Ascó, tanto a nivel de ejecución y recepción de la obra de inspección y vigilancia de la misma, especialmente en las fases que afecten o puedan afectar la integridad y operabilidad del actual sistema de refrigeración. Por tanto, procede advertir la necesidad de definir tales responsabilidades.

Sexto.-Sobre la magnitud del impacto ambiental. El alcance del impacto medioambiental estudiado parece suficiente a la vista de la experiencia adquirida con este tipo de torres de tiro natural, ampliamente utilizado en Europa. La valoración del impacto medioambiental realizado es esencialmente correcta. No obstante, se estima que a pesar de los márgenes introducidos y que la base estadística de los datos meteorológicos utilizada en el proyecto es suficientemente amplia y, aunque su frecuencia esperada es muy pequeña, pudieran surgir períodos estacionales con condiciones meteorológicas aún más extremas. Por ello se estima aconsejable proseguir la línea expuesta en el programa de vigilancia operacional para verificar con medidas de campo las previsiones de los modelos utilizados.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública

El estudio de impacto ambiental fue sometido a información pública en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en Tarragona y en las dependencias de este Ministerio en Madrid, no habiéndose recibido alegaciones al mismo.

9664

*RESOLUCION de 30 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla (Huesca), 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 del proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla (Huesca), de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA VARIANTE DE TRAZADO, CARRETERA N-330 DE ALICANTE A FRANCIA POR ZARAGOZA, PUNTOS KILOMETRICOS 629,650 AL 633,945. TRAMO: FINAL VARIANTE DE SABIÑANIGO-INTERSECCION ENTRE CARTIRANA Y PARDINILLA (HUESCA) DE LA DIRECCION 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 29 de enero de 1991, la preceptiva memoria-resumen consistente en una memoria del proyecto, estudio de impacto ambiental y planos, para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la definición de 3,820 kilómetros de carretera convencional desde el final de la variante de Sabiñánigo hasta la intersección con la carretera actual entre Cartirana y Pardinilla. Incluye además las modificaciones del cambio de rasante a partir de la citada intersección, con una longitud de 500 metros y el ramal a Biescas de una longitud de 523 metros. El proyecto desarrolla una única alternativa de trazado.

Las características principales del proyecto de construcción se recogen en el anexo I de esta Resolución.

Recibida la referida documentación, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 29 de julio de 1991, 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 éstas, se recogen en el anexo II.

Previamente, con fecha junio de 1987 se redactó el anteproyecto de variante de trazado en el que se contemplaban seis alternativas. A continuación, con fecha de mayo de 1988, se redactó una nueva alternativa al objeto de no ocupar suelo calificado como urbanizable, la cual fue aprobada, definitivamente, con fecha 29 de diciembre de 1988 previa información pública.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental un expediente consistente en sendos ejemplares del proyecto y del Estudio de Impacto Ambiental y la resolución aprobatoria del proyecto de construcción.

A instancias de la Dirección General de Política Ambiental y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el estudio de impacto ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 16, de 18 de enero de 1992, no habiéndose presentado alegación alguna.

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

En consecuencia y en base a la citada documentación, 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 proyecto de construcción de la variante de trazado, carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, puntos kilométricos 629,650 al 633,945. Tramo: Final de la variante de Sabiñánigo-intersección entre Cartirana y Pardinilla.

#### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, analizadas las circunstancias del medio por el que discurre la variante y teniendo en cuenta ciertas deficiencias del estudio de impacto ambiental, recogidas en el anexo III, se establecen, para reducir los efectos negativos de manera que el proyecto puede considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico.*-Habida cuenta de que el trazado de la nueva vía discurre entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+400, aproximadamente, paralela y a escasa distancia del río Aurín y teniendo en cuenta la respuesta a la consulta previa remitida por el ICONA en la que se recomienda la preservación de dicho entorno al estar el espacio «Valle de Aurín», incluido en el proyecto Biotopos/Corine/ICONA-CEE y la proximidad aguas abajo del embalse número 1 de Sabiñánigo, deberán arbitrarse durante la construcción de la mencionada variante, las medidas oportunas que aseguren el cumplimiento de las siguientes prescripciones:

a) Se articularán las medidas de prevención y control suficientes para garantizar que no puedan producirse vertidos accidentales de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, tales como aceites usados, aditivos, betunes, grasas o emulsiones que lleguen a través de las líneas naturales de alimentación al referido embalse.

b) No se verterán materiales y residuos procedentes de la obra, ni se acumularán temporalmente en el aluvial del río Aurín ni en el

barranco de Asuar. En cualquier caso dichos materiales se evacuarán a vertederos previamente autorizados.

c) No podrán extraerse materiales del cauce, márgenes y aluvial del río Aurin y barranco de Asuar sin autorización previa del órgano competente.

d) Se restringirá la circulación de maquinaria así como la instalación de instalaciones auxiliares de obra en los cursos fluviales referidos anteriormente.

2. *Prevención de la erosión.*—Dadas las características edafológicas del medio por el cual discurre la vía, se diseñarán las máximas medidas de prevención encaminadas a evitar riesgos de erosión. Entre estas medidas se tendrá en cuenta lo siguiente:

Se ejecutarán las bermas intermedias descritas en el proyecto, dotadas de bajantes y colectores.

En aquellos puntos en los que por sus características y magnitud sea previsible una precaria sujeción de terraplenes o desmorronamiento de desmontes, se construirán muros de contención que aseguren su fijación.

3. *Contaminación acústica.*—Tal y como propone el estudio de impacto ambiental en su capítulo 5, apartado 3, se realizará un estudio en el cual se identifique y valore la contaminación acústica generada por el uso de la nueva vía con el objeto de diseñar y proyectar las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en los planes de ordenación urbana de los municipios de Cartirana y Sabinánigo, no sobrepasen los valores límite de 55 dB Le (A) nocturnos y 65 dB Le (A) diurnos.

4. *Posibles restos arqueológicos.*—Dado que el estudio de impacto ambiental no ha considerado posibles afecciones al patrimonio histórico-artístico y con el objeto de preservar posibles yacimientos arqueológicos, en el caso de que, con motivo de los trabajos propios de la obra se detectara la presencia de restos de esta tipología, dicha circunstancia se pondrá a la mayor urgencia en conocimiento del departamento competente de la Diputación General de Aragón, el cual, dictaminará las actuaciones pertinentes.

5. *Recuperación ambiental e integración paisajística.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos de los impactos más significativos y de lograr la integración paisajística de la obra en su entorno se cumplirá lo siguiente:

a) Se redactará un proyecto de recuperación ambiental con el diseño de las medidas correctoras propuestas en el capítulo VI del estudio de impacto ambiental para taludes y terraplenes.

b) El proyecto de recuperación al que se refiere el apartado anterior se completará con las medidas adoptadas para la recuperación de las siguientes áreas: Zonas afectadas por movimiento de tierras, zonas de ubicación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, recuperación de vertederos y canteras específicos de la obra, pasos a través de caminos rurales.

c) Las acciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

d) Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra a las que se refieren los apartados a y b, deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, los informes que a continuación se especifican en los plazos que se señalan:

Dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Medidas de prevención y control a que se refiere la condición primera apartado a).

El plan de obra al que se refiere la condición 5. apartado c).

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

El diseño de las medidas de prevención de la erosión a las que se refiere la condición 2.

El proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 5, apartados a y b.

Estudio de contaminación acústica y diseño de las medidas correctoras necesarias a que se refiere la condición 3.

Con frecuencia semestral, emitiéndose el primer informe antes de los tres meses siguientes a la formalización del acta de recepción provisional de la obra.

Estado general y evolución de las áreas relacionadas en la condición 5, apartados a y b.

Grado de eficacia de las medidas adoptadas según la condición 2.

La documentación derivada de esta condición se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, cuando corresponda, durante

el periodo de tres años, contados a partir de la fecha de recepción provisional de obra.

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.

Madrid, 30 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Descripción del proyecto y sus alternativas

La vía proyectada se localiza en la provincia de Huesca y afecta a los municipios de Sabinánigo y Cartirana. Se trata de una variante de trazado con mejora de la plataforma y afirmado, en los accesos a la carretera N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza. La nueva carretera discurre en dirección aproximada este-oeste, entre las poblaciones de Sabinánigo y Jaca.

Las estructuras más relevantes incluidas en el proyecto de construcción son las siguientes:

Punto kilométrico 1+580.—Paso superior por el que discurrirá la carretera local que va de Cartirana a Larres y Acumuer.

Punto kilométrico 2+380.—Paso inferior destinado a dar paso a la carretera actual.

Punto kilométrico 2+870.—Puente sobre el barranco de Asuar y camino próximo de 21 metros de luz libre con un solo vano.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	-
Presidencia de la Diputación General de Aragón	-
Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda de la Diputación General de Aragón	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	-
Gobierno Civil de Huesca	X
Diputación Provincial de Huesca	-
ICONA	X
Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro	-
Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC)	X
Ayuntamiento de Cartirana	-
Ayuntamiento de Sabinánigo	-
Ayuntamiento de Pardinilla	-
Asociación Naturalista de Aragón an Zaragoza (ANSAR)	-
Asociación Ecologista de Zaragoza	-
Sociedad Naturalista MEDOPASA de Zaragoza	-
Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés en Sabinánigo (ADEPA)	-
Consejo Interregional de Asociaciones del Pirineo (CIAPP-ARAGON) en Jaca	-
CODA	-
AEDENAT	-
ADENA	-
Federación de Amigos de la Tierra (FAT)	-

La respuesta del ICONA a la consulta requerida fue la siguiente: «Próximos al área del proyecto se encuentran los espacios "La Canal de Berdún" y "Valle del Aurin". Considerando su interés natural, razón por la cual han sido incluidos en el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA-CEE, resulta conveniente que el estudio de impacto ambiental evalúe la magnitud de las perturbaciones que puedan producirse en ellos, otorgándoles, en su caso, un status de preferencia en cuanto a la conservación de sus elementos y sistemas naturales. En este contexto, se recomienda que las repoblaciones necesarias para retención de taludes y áreas afectadas se realicen con especies autóctonas, con objeto de minimizar el impacto ecológico y paisajístico que pueda producirse.»

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Según el Instituto Pirenaico de Ecología (CSIC), el proyecto se ubica sobre zonas degradadas y humanizadas con un contenido naturalístico de bajo interés. No obstante el paraje es rico en fauna ornítica incluyendo importantes especies de rapaces que acuden ocasionalmente desde las sierras próximas lo cual podría ocasionar problemas de atropellos dado el incremento de velocidad que proporcionará la nueva carretera.

Se expone asimismo que dadas las características edofológicas del medio (margas azules) se podría aceptar técnicamente taludes de gran pendiente pero ello ocasionaría un importante impacto paisajístico por lo que recomienda dar menores pendientes para favorecer la implantación de vegetación subarborescente.

Diputación Provincial de Huesca. Propone el tratamiento de taludes de desmontes y terraplenes por medio de plantaciones de revestimiento, restauración de pistas auxiliares y zonas de movimiento de tierras y elección adecuada de lugares de vertido.

Diputación General de Aragón. Recomienda el diseño de taludes tendidos con el fin de favorecer las tareas de revegetación. Propone para dichos trabajos el aprovechamiento de los materiales de glacis y/o terrazas afectados por la traza. Muestra igualmente su preocupación por los posibles impactos visuales generados por la obra y la recuperación del actual trazado de la carretera.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

##### Contenido

El estudio de impacto ambiental justifica en una breve introducción sus carencias debido a la fase avanzada en que se encuentra la tramitación del proyecto y se autodefine como una propuesta de adecuación paisajística encaminada únicamente a proponer medidas correctoras.

Expone un inventario ambiental sobre el medio físico en el que se desarrolla, las siguientes parcelas y aspectos más significativos:

**Geología:** Los materiales predominantes en los afloramientos son las margas grises, material fácilmente erosionable que actúa como base a los aportes de material cuaternario originando terrazas o derribos de la obra.

**Climatología:** Se exponen unos breves datos representativos del área de estudio pertenecientes a la estación de Sabinánigo que conducen a la clasificación del clima como relativamente seco y frío.

**Hidrogeología:** Destaca los procesos de erosión que sufre el área en estudio e identifica la red fluvial afectada por dos cursos (rio Aurin y barranco de Asuar).

**Vegetación:** Se presenta la zona en estudio como de transición entre dos horizontes bioclimáticos, mesomontano, y supramediterráneo, sobre los que se desarrollan como especies climax el roble peleso (*quercus pubescens*) y el quejigo (*quercus faginea*), respectivamente. Destaca el avanzado estado de degradación que sufre el medio, acelerado por la prácticamente desaparición de especies de porte leñoso reduciéndose la vegetación a bioindicadores de los citados horizontes, de porte arbustivo y herbáceo.

Dentro de un subcapítulo de cultivos y aprovechamientos se refleja una actividad ganadera en clara regresión y un aprovechamiento agrícola del terreno a base de cultivos de cereal, alfalfa y forrajeras tanto en secano como en regadío.

**Paisaje:** Mediante cuatro fotografías se presentan tres diferentes unidades de paisaje: Cultivo de secano, cultivo de regadío y laderas de matorral.

**Fauna:** Se citan las especies y grupos taxonómicos más representativos de la zona sometida a estudio.

Los impactos identificados en el estudio de impacto ambiental se exponen en cuatro capítulos dedicados a la flora, fauna, paisaje y ruido. Identifica el impacto sobre la vegetación como nulo, debido a las características del entorno atravesado por el nuevo trazado.

Dentro del capítulo de fauna identifica y valora como grave el impacto producido por atropello de vertebrados desestimando otros impactos al no afectar a lugares de nidificación y estar sometida la zona a una fuerte presión humana.

Se señala como impacto sobre el paisaje, el impacto visual de la brecha ocupada por la carretera y los efectos erosivos sobre el terreno concluyendo que no se prevén impactos negativos lo suficientemente determinantes para que se produzca un aumento sustancial de los procesos degradativos, una vez ejecutadas las medidas correctoras propuestas.

Tras un breve análisis de los diferentes parámetros que condicionan la elevación de los niveles acústicos, llega a la conclusión que los mismos no sufrirán importantes variaciones.

Se proponen una serie de medidas correctoras encaminadas a minimizar los impactos producidos sobre la flora, fauna, ruido y erosión recomendando una inclinación de taludes no superior a 45 grados, terraza intermedia en taludes de longitud superior a 6-8 metros, pasos inferiores para animales, estudio de niveles sonoros una vez comenzadas las obras, para determinar su posible instalación de barreras sónicas, muros de contención y canales de drenaje en previsión de corrimientos de suelo entre otras medidas.

Finalmente se expone una propuesta de adecuación paisajística centrándose en una recomendación de las especies vegetales a utilizar en los trabajos de revegetación, así como descripción de las actuaciones necesarias en cada diferente tramo de terraplén y desmonte.

#### Análisis del contenido

Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente y una vez analizado el estudio de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones sobre el contenido del mismo:

Dado lo avanzado de la tramitación del proyecto y el hecho de haberse confeccionado el estudio de impacto ambiental sobre un proyecto de construcción, ha provocado que no se hayan considerado posibles alternativas de trazado.

La descripción de la situación preoperacional se centra y de una forma extremadamente somera en el medio físico no haciendo en ningún caso mención alguna al medio socioeconómico e institucional.

En el mencionado inventario socioeconómico deberían haberse incluido, al menos, datos de distribución de la población por términos municipales, red de comunicaciones existentes, planeamiento urbanístico detallado y situación de viviendas próximas a la traza.

Hubiera sido necesario una mayor profundidad en el estudio del sistema hidrológico tanto superficial como subterráneo, habida cuenta del discurrir paralelo de la vía con el río Aurin en una parte de su trazado y la proximidad aguas abajo del embalse de Sabinánigo.

No se hace ninguna mención a posibles afecciones al patrimonio histórico-cultural.

No se consideran los volúmenes de tierra que deberán removerse para la realización de la obra. No define las afecciones derivadas de las necesidades de préstamos o establecimiento de vertederos ni el posible emplazamiento de los mismos.

La precariedad de la información aportada en el estudio del medio físico, genera una identificación superficial y defectuosa de los impactos generados por la construcción y explotación de la vía. Al no haberse contemplado el medio socioeconómico en el estudio de la situación preoperacional, no se identifica impacto alguno sobre ese área.

Las medidas correctoras se centran únicamente en una adecuación paisajística no considerando los aspectos mencionados anteriormente. El estudio de impacto ambiental carece de programa de vigilancia ambiental y del preceptivo documento de síntesis.

No se aporta cartografía temática alguna. Hubiera sido necesario incluir al menos mapa geológico, litológico, de pendientes, de vegetación, de usos del suelo, hidrológico y de planeamiento.

El estudio de impacto ambiental, a la vista de lo expuesto, presenta significativas deficiencias en cuanto al inventario ambiental, análisis de impactos y por lo tanto medidas correctoras. Aparece una falta de coordinación en el tiempo ya que el estudio ha sido elaborado previamente a la recepción de consultas.

En su conjunto el estudio de impacto ambiental debe calificarse de preliminar. Estas deficiencias de información y análisis son objeto de tratamiento en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

9665

**RESOLUCION de 30 de marzo de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la «Autovía del Cantábrico. CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 178,2 al 199,3. Tramo: Treto-Hoznayo», 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 proyecto de la «Autovía del Cantábrico. CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela, puntos kilométricos 178,2 al 199,3. Tramo: Treto-Hoznayo», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 30 de marzo de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA «AUTOVIA DEL CANTABRICO. CN-634 DE SAN SEBASTIAN A SANTIAGO DE COMPOSTELA, PUNTOS KILOMETRICOS 178,2 AL 199,3. TRAMO: TRETO-HOZNAYO», DE LA DIRECCION 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.

El estudio informativo, en el que se analizan cuatro opciones con diversas soluciones de trazado, fue sometido a información pública por