

a la obra "Ensanche y mejora del firme de la CN-630, de Gijón a Sevilla. Tramo: Paradores de Castrogonzalo-Cruce de Montamarta (Zamora)", debemos declarar y declaramos ajustadas a derecho las resoluciones impugnadas, y sin hacer expresa condena en las costas causadas en este recurso.»

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, 10 de enero de 1992.—El Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Carreteras.

3188 *RESOLUCION de 14 de enero de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se proroga la homologación del chaleco salvavidas para su uso en buques y embarcaciones marca «Tulan-10».*

Por Resolución de 15 de enero de 1991, la Dirección General de la Marina Mercante homologó, con el número 01/0191, el chaleco salvavidas marca «Tulan-10», fabricado por el Grupo Iturri, con domicilio en avenida Roberto Osborne, número 5, 41007 Sevilla.

A instancia del Grupo Iturri, que solicita la prórroga de la citada homologación, y comprobando que el elemento continúa cumpliendo con los requisitos exigidos,

Esta Dirección General ha resuelto prorrogar el período de validez de la mencionada homologación hasta el 31 de diciembre de 1995.

Madrid, 14 de enero de 1992.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

3189 *RESOLUCION de 16 de enero de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II 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 trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 16 de enero de 1992.—El Director General, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II, 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 10 de enero de 1991 a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en una autovía periurbana cuyo fin fundamental responde a la necesidad de dotar de nuevos accesos al aeropuerto de Madrid-Barajas y a la carretera N-II desde Madrid.

Las características principales del proyecto de trazado se relacionan en el anexo I de esta Resolución.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de abril 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.

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 152, de 26 de junio de 1991, 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, 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 trazado del nuevo acceso desde Madrid (O'Donnell) al aeropuerto y N-II.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y subsanada 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, cumplimentados los análisis, estudios y prescripciones que se establecen en las mismas, se asegure la minoración de los posibles efectos ambientales negativos.

1. *Permeabilidad territorial.*—Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva vía se asegurará, mediante las actuaciones necesarias, el servicio de los viales afectados, en especial la antigua carretera de Vallecas a la Elipa, el camino de la Media Legua y la avenida de Guadalajara, tanto a nivel del tráfico rodado como al paso de peatones.

Independientemente de la solución final adoptada en lo que se refiere al ramal de conexión con el camino de la Media Legua se diseñarán las medidas oportunas que permitan minimizar el efecto barrera que origina la infraestructura sobre el acceso de los usuarios a las distintas áreas del parque.

2. *Materiales de desmonte.*—Se definirá la localización de las zonas destinadas a acoger los materiales sobrantes procedentes de la excavación del falso túnel. Se especificará el tratamiento a realizar con el fin de garantizar su estabilidad a largo plazo, así como su integración en el entorno. Se evitará la acumulación permanente o temporal de materiales procedentes de movimientos de tierra en las vías de drenaje naturales.

3. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio en el cual se identifique y valore la contaminación acústica generada por 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 que esté calificado como urbanizable en el Plan de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Madrid, en el borde del cementerio y en los límites de los parques, no sobrepasen los límites estipulados en la Ordenanza Municipal de prevención del ruido.

Las medidas correctoras deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. *Contaminación atmosférica.*—Se aportará un estudio en el cual se describa la situación preoperacional de niveles de inmisión de partículas, óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos, dióxido de azufre y plomo, y se estime el aumento en los niveles de dichos parámetros originados por el proyecto, tanto en fase de construcción como de explotación.

Se detallarán las medidas preventivas y correctoras previstas para la reducción de emisiones atmosféricas durante la fase de construcción que impidan la superación de los límites de inmisión.

5. *Flujos de tráfico.*—Se suministrarán datos detallados que permita conocer la incidencia de la autovía tanto en el período de construcción como en el de explotación sobre los flujos de tráfico. Sobre tales datos se basarán los estudios requeridos en las condiciones 3 y 4 referentes a contaminación acústica y atmosférica, respectivamente.

6. *Alteración del sistema hidrogeológico.*—Se elaborará un estudio que permita conocer la posible afección de la lixiviación proveniente del cementerio considerando la situación más crítica especialmente en la zona de parques y residencias. Del estudio se derivarán las medidas correctoras necesarias.

Las medidas correctoras deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—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 ejecutable de recuperación ambiental que abarque a todas las áreas afectadas por la obra.

Deberán atenderse específicamente: Taludes, zonas afectadas por movimientos de tierra, enlaces, bocas del falso túnel, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra, zonas de ubicación del