

piscicolamente como salmónido así como su aprovechamiento para potenciales usos.

Por lo que se refiere a la caracterización del sistema hidrogeológico se destaca el aprovechamiento del acuífero para abastecimiento urbano y la vulnerabilidad del mismo debido a la presencia en los niveles superficiales de formaciones permeables.

El estudio identifica y valora los impactos tanto en la fase de construcción como de funcionamiento por medio de un sistema de dos matrices de doble entrada.

Los impactos mas significativos calificados como severos son los siguientes:

Variación de la tasa de erosión-sedimentación del río Nora con motivo de la canalización, corta y desvío del mismo.

Eliminación de la vegetación intersectada por la infraestructura.

Alteración de la vegetación freatófila a causa de la canalización y desvío del curso fluvial.

Pérdida de hábitats de la fauna acuática.

Intrusión visual de la autopista.

Pérdida de diversidad paisajística debido a la eliminación de parte de la ribera del río.

Se identifica como impacto positivo la mejora del sistema de comunicación y accesibilidad en la fase de funcionamiento.

Finalmente el estudio de impacto ambiental propone medidas correctoras tanto para la fase de diseño (estudio alternativo de pasos del río), como para las fases de construcción y funcionamiento.

Aporta un plan de vigilancia ambiental así como un documento de síntesis y anejo cartográfico.

#### Analisis del contenido

Con carácter general el inventario ambiental es extenso y detallado, desarrollando acertadamente los factores del medio físico que se ven afectados por la presencia de la vía.

No obstante se aprecia una carencia importante en la descripción de la situación preoperacional al no considerar la presencia de la barrera artificial del ferrocarril (FEVE) Oviedo-Santander, que previsiblemente puede generar un efecto acumulativo con la nueva autovía.

El estudio de impacto ambiental no considera los volúmenes de tierra que deberán removerse para la realización de los desmontes, terraplenes, viaducto, etc, ni define las afecciones derivadas de las necesidades de préstamos o establecimiento de vertederos.

Con estas premisas, la identificación y mas aún, la valoración de impactos parece incompleta.

Hubiera sido conveniente un mayor grado de concreción en lo que se refiere a las medidas correctoras que el estudio de impacto propone para atenuar los impactos negativos valorados como severos. Así, se debiera haber aportado un plan de restauración ambiental para definir estas medidas.

No se contempla la localización de vertederos e instalaciones auxiliares de obra, haciéndose únicamente una serie de recomendaciones sobre su ubicación y dejando este aspecto para la fase de diseño del proyecto.

El estudio de impacto ambiental debiera haber profundizado mas en la comparación de impactos entre la alternativa seleccionada y la que el propio estudio propone ya que es ambientalmente más adecuada para evitar afecciones al sistema del río Nora.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

###### Alegante

Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas.

###### Contenido de las alegaciones

Los aspectos más significativos mencionados en la alegación son:

Se considera necesario la elaboración de un estudio hidráulico integral del tramo del río afectado en el que se defina la incidencia que los cambios de sección y pendiente tiene en los tramos en los que se varían así como en los que se mantienen en su estado primitivo.

9007

RESOLUCION de 27 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 Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240 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 Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 27 de febrero de 1992.-El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

#### Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240 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 21 de febrero de 1989, a la Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto consistente en la Orden de Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El estudio informativo analiza la definición de las posibles soluciones de conexión de ronda entre las carreteras N-240 por el este y la N-330 por el oeste. Las soluciones planteadas se denominan norte y sur, con alternativas de trazado en cada una de ellas (Norte 1, Hunor 1, Hunor 2; Sur 1, Sur 2, Husur 1 y Husur 2), de las que el estudio informativo selecciona la solución Hunor 2, con una longitud de 6 kilómetros.

Las características más importantes del trazado propuesto en el estudio informativo se relacionan en el anexo I.

Recibida la Memoria-resumen, 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, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras el contenido de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas recibidas se recoge en el anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 5 de noviembre de 1990, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto así como un análisis de su contenido, se recogen en el anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de febrero de 1989, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el expediente de información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública 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 4.2, 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 Estudio Informativo de la Ronda de Huesca: Conexión N-330 y N-240.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación aportada, así como las respuestas a las consultas establecidas y alegaciones presentadas, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones de manera que se asegure la corrección de los efectos ambientales negativos:

1. *Protección del paisaje.*—Con objeto de asegurar la disminución de afecciones al entorno próximo de la traza de la carretera, se tendrá en cuenta lo siguiente:

A la vista de la preocupación manifestada por la Diputación General de Aragón relativa a la afección paisajística de la vía, y a pesar de que el estudio de impacto ambiental estima en su apartado 10.9 que el efecto negativo de la carretera sobre el paisaje quedará amortiguado por la presencia de las sierras de Gatal y de Guara, localizadas al norte de la ciudad de Huesca, deberá considerarse siempre que técnicamente sea posible una disminución de la rasante, con objeto de atenuar la incidencia visual de la vía.

El balance del movimiento de tierras que refleja el Estudio Informativo, entre excavación y relleno, origina una diferencia de 288.874,635

metros cúbicos a favor de este último. Si para equilibrar este balance fuese preciso poner en explotación una nueva cantera no contemplada en el proyecto, la misma deberá someterse a evaluación de impacto ambiental según la legislación aplicable.

Los 59.404 metros cúbicos de tierra vegetal que el estudio de impacto ambiental prevé que serán removidos deberán ser utilizados en la recuperación de las superficies de taludes en desmonte y terraplén y áreas afectadas por la obra en general, con el fin de proporcionar un suelo adecuado que permita el arraigo de la vegetación.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de evitar la dispersión y arrastre de materiales sueltos a través de las líneas de drenaje natural del territorio y preservar las características de las aguas freáticas de posibles afecciones, deberá observarse lo previsto a este respecto en el estudio de impacto ambiental. En especial, se cumplirá lo siguiente:

En los cauces del río Isuela, barranco de Manjarrón, así como en los cuatro barrancos menores cruzados por la vía, no podrán acumularse de forma temporal o permanente, materiales procedentes de la obra, ni ubicarse instalaciones auxiliares.

No se extraerán gravas ni otro tipo de préstamos en las áreas próximas a los cauces mencionados en las que exista riesgo de afección al nivel freático.

3. *Permeabilidad territorial.*—Con objeto de mantener la accesibilidad actual a través de la Ronda, se realizarán las actuaciones previstas en el estudio informativo tales como paso sobre la carretera de Apies, paso de camino sobre variantes en distancia a origen 4+405 kilómetros, paso de camino sobre variante en distancia a origen 4+980 kilómetros, y otras reposiciones de caminos.

De acuerdo con la alegación presentada por «Enagas, Sociedad Anónima», se adoptarán las medidas adecuadas para que la construcción de la vía no afecte al trazado del gasoducto Huesca-Barbastro, así como a su zona de servidumbre.

4. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio complementario al análisis de ruidos que aporta el estudio de impacto ambiental en su capítulo 10.3 cuyo objeto sea el diseño y proyecto de las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio que en la fecha esté calificado como urbanizable en los diferentes planes urbanísticos aplicables a los municipios de Huesca y Quicena, no se superen los 55 dB Leq. nocturnos y 65 dB Leq. diurnos. En particular, se estudiará la aplicabilidad de dichas medidas en las siguientes áreas y en las condiciones que se especifican:

Zona de edificaciones contigua al barranco de Majarrón, próxima al enlace de la Ronda con la N-330.

Zona edificada próxima al ramal de enlace de la Ronda con la N-240. Ermitas de los Mártires y Santa Lucía.

Con objeto de preservar el sosiego y tranquilidad necesaria en la Residencia Psiquiátrica y el Manicomio Provincial, los niveles máximos medibles en los límites de sus instalaciones no superarán los 45 dB Leq. nocturnos y 55 dB Leq. diurnos.

5. *Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de disminuir los efectos negativos más significativos de la construcción se cumplirá lo siguiente:

Se realizará la recuperación, restauración e integración paisajística de todas las áreas afectadas por la obra y en especial de los taludes, zonas afectadas por los movimientos de tierras, enlaces, instalaciones auxiliares de obra, viales utilizados para el movimiento de maquinaria de obra y zonas de cruces sobre barrancos. A este fin se redactará un proyecto de recuperación ambiental que tome como base la propuesta de recuperación definida en los correspondientes apartados del estudio de impacto ambiental.

Se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación especial y temporal entre las acciones de restauración y recuperación ambiental y las actuaciones propias de la construcción de la vía.

Las actuaciones de recuperación de las áreas afectadas por la obra deberán estar ejecutadas con anterioridad a la emisión del acta provisional de recepción de obra.

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

Dentro de los tres meses siguientes al acta de replanteo de la obra:

Proyecto de restauración.

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

Diseño de las medidas aplicables para la prevención del ruido a las que se refiere la condición 4.

Informe sobre la necesidad de apertura de nuevas canteras.

Dentro de los seis meses siguientes a la emisión del acta provisional de recepción de obra:

Informe sobre recuperación de las áreas degradadas a las que se refiere la condición 5. Dicho informe tendrá periodicidad semestral, y se

remitirá durante los dos años siguientes, contados desde la fecha de emisión del acta referida.

Informe de las mediciones de los niveles sonoros realizados en los límites del territorio calificado como urbanizable y en las áreas especificadas en la condición 4. Estas mediciones deberán realizarse en los periodos y momentos de máxima intensidad de circulación, tanto diurna como nocturna.

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 de operación.

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, 27 de febrero de 1992.—El Director general, Diego Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Resumen del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo considera siete alternativas posibles designadas como Norte 1, Hunor 1, Hunor 2, Sur 1, Sur 2, Husur 1 y Husur 2.

Después del correspondiente análisis, selecciona como la más idónea la alternativa denominada Hunor 2, que es una variante por el norte de la población, desde la circunvalación oeste, con tres enlaces:

Enlace origen con la variante oeste, tipo trompeta, incluyendo ramales para la conexión de la carretera de Arguis.

Enlace con la zona del polígono industrial, tipo diamante.

Enlace final de penetración por el este a Huesca, tipo trompeta o diamante, en función de las necesidades de permeabilidad.

El proyecto de la alternativa elegida consiste en un tramo de aproximadamente 6 kilómetros de longitud diseñado para enlazar las carreteras N-330 en sentido Sabinánigo y N-240 en sentido Barbastro.

Esta alternativa discurre por la hoya de Huesca, siendo un sector deprimido situado entre las sierras exteriores pirenaicas y las mesetas planas sobreelevadas.

Además, dicha alternativa requiere la construcción de las siguientes estructuras: Puente sobre el barranco Manjarrón, paso sobre la carretera de Apies, paso sobre el barranco del Diablo, paso de camino sobre variante en distancia de origen 4+405 kilómetros, paso de camino sobre variante en distancia a origen 4+980 kilómetros, y otras reposiciones de caminos.

Se descarta la solución sur por las siguientes razones:

Por tener una mayor longitud de trazado que la solución norte.

Por discurrir su trazado muy próximo a la Ermita de Salas.

Por ser muy próxima la distancia entre los enlaces de la variante oeste con la carretera de Ayerbe.

Por que la pérdida de hectáreas de regadío es mayor que la solución norte.

Por producir una menor disminución del tráfico en el interior de la capital, con respecto a la solución norte.

Entre las soluciones norte el estudio informativo elige la Hunor 2, por las siguientes consideraciones:

Menor longitud de trazado con respecto a la Hunor 1.

Respecto a la Norte 1, queda un mayor espacio para la expansión urbana y permite un trazado mejor en toda su longitud.

## ANEXO II

### Consultas sobre el impacto ambiental

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Instituto para la Conservación de la Naturaleza	X
Dirección General Urbanismo, Comunidad Autónoma de Aragón	X
Diputación Provincial de Huesca.	
Ayuntamiento de Huesca.	
ADEPA.	
OTUS.	
ANSAR.	
ADEVAN.	

Respuestas recibidas más significativas:

El ICONA contestó a las consultas diciendo: Cabe mencionar, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del

oportuno estudio de impacto ambiental, la existencia al suroeste de la ciudad de la Alberca de Loreto, zona húmeda de importancia local utilizada por las aves acuáticas como área de cría y reposo. Asimismo sería conveniente tener en consideración los posibles impactos que se deriven del cauce del río Isuela, evitando extracciones de áridos y alteraciones del curso actual del río.

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

El trazado de la variante noroeste afectará a lugares de arraigada tradición como son las Ermitas de los Mártires y Santa Lucía, alterando la tranquilidad reinante en dichos lugares. De la misma forma incidirá sobre la Residencia Psiquiátrica y el Manicomio Provincial.

El municipio de Huesca tiende a una expansión de su núcleo urbano en sentido radial del cuadrante sureste, por lo que la variante sureste además de implicar un trazado más largo ocasionaría un efecto negativo en la futura expansión del municipio en esta dirección y sobre el terreno de naturaleza agronómica.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

##### Contenido

Realiza un análisis de la situación preoperacional describiendo cada apartado y asignándole su correspondiente valoración, profundizando en los apartados, ruido, hidrología e hidrogeología, paisaje, población y actividad económica.

Tanto para la solución norte como para la sur, describe y valora los impactos, proponiendo medidas correctoras, así como una comparación de ambas soluciones y una elección de la más idónea.

Los impactos negativos identificados más importantes son:

Posibles problemas de ruidos en las edificaciones contiguas al barranco Majarrón y las ubicadas a 40 metros del ramal de enlace con la N-240.

Posible afección al gasoducto Huesca-Barbastro.

Afección al río Isuela y barrancos.

##### Análisis del contenido

El estudio puede calificarse de aceptable, pero adolece de deficiencias tales como:

No hace un estudio valorativo del aterramiento en las épocas de torrencialidad, de las obras de drenaje de los barrancos afectados por el peso de la nueva vía.

No determina la localización de vertederos, parque de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra.

No se ha realizado un estudio valorativo del riesgo por la proximidad del gasoducto Huesca-Barbastro.

No aporta un programa de vigilancia ambiental.

### ANEXO IV

#### Resultado de la información pública

##### Alegantes

ENAGAS.

Ayuntamiento de Huesca.

Don Angel Lumbierres Rivera.

Don Fernando Mur Ferrer.

Diputación Provincial de Huesca.

Ayuntamiento de Quicena.

##### Contenido de las alegaciones

No hay alegaciones medioambientales significativas a excepción de la formulada por ENAGAS; en la que pone de manifiesto la posible afección del gasoducto Huesca-Barbastro por la construcción de la nueva vía.

**9008** RESOLUCION de 11 de marzo de 1992, de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas, números 1.095/1991 y otros.

A los efectos procedentes, esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 1.095, de 23 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.095/1991 al forjado de viguetas pretensadas «T-11», fabricado por «Precesa», con domicilio en León.

Resolución número 1.096, de 23 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.096/1991 al forjado de viguetas pretensadas «T-18», fabricado por «Precesa», con domicilio en León.

Resolución número 1.097, de 23 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.097/1991 al forjado de viguetas pretensadas «T-20», fabricado por «Precesa», con domicilio en León.

Resolución número 1.098, de 28 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.098/1991 al forjado de viguetas armadas, fabricado por «Prefabricados Maher, Sociedad Anónima», con domicilio en Santa Cruz de Tenerife.

Resolución número 1.099, de 28 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.099/1991 al forjado de viguetas armadas, fabricado por «Romesur, Sociedad Anónima», con domicilio en Roquetas de Mar (Almería).

Resolución número 1.100, de 28 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.100/1991 al forjado de viguetas pretensadas, fabricado por «Manuel Segovia Carrochano, Sociedad Anónima», con domicilio en Talavera de la Reina (Toledo).

Resolución número 1.101, de 28 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.101/1991 al forjado de viguetas armadas, fabricado por «Industrias Prefabricados Tao», con domicilio en San Bartolomé (Lanzarote).

Resolución número 1.102, de 28 de octubre, por la que se concede la autorización de uso número 1.102/1991 a las viguetas pretensadas, fabricadas por «Bradipe, Sociedad Limitada», con domicilio en Elda (Alicante).

El texto íntegro de las Resoluciones, junto con las fichas técnicas a las que se refiere la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de noviembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de diciembre), han sido notificadas directamente a las Empresas solicitantes.

Los usuarios que precisen de las mencionadas fichas técnicas podrán solicitar la reproducción de las mismas a la Empresa fabricante, que deberá facilitarlas en cumplimiento del artículo 5.º del Real Decreto 1630/1980, de 18 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de agosto).

Madrid, 11 de marzo de 1992.-La Directora general para la Vivienda y Arquitectura, Cristina Narbona Ruiz.

**9009**

*CORRECCION de errores de la Resolución de 22 de julio de 1991, del Centro Español de Metrología, por la que se concede la modificación no sustancial de aprobación de modelo del aparato surtidor destinado al suministro de carburante líquido, marca «Tatsuno Walker», modelo Sunny-Ex Grmw, fabricado y presentado por la Entidad «Harry Walker Maquin, Sociedad Anónima». Registro de Control Metrológico número 0501.*

Advertido error en el texto de la mencionada Resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 205, de fecha 27 de agosto de 1991, página 28273, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En el apartado segundo, línea décima, donde dice: «Grmw», debe decir: «Grms».

Tres Cantos, 20 de marzo de 1992.-El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**9010**

*ORDEN de 17 de marzo de 1992 por la que se aprueba la disminución del número de unidades concertadas al Centro de Educación General Básica «Nuestra Señora del Rosario», de Ciaño-Langreo (Asturias).*

Examinado el expediente administrativo iniciado de oficio por la Dirección Provincial de Educación y Ciencia en Asturias, en el que se pone de manifiesto que el centro privado concertado de Educación General Básica «Nuestra Señora del Rosario», de Ciaño-Langreo, no ha