

Clases de Entidades	Valor del índice
	Porcentaje
Entidades oficiales de crédito .....	14,33
Bancos .....	15,60
Cajas de ahorro .....	14,83
Sociedades de crédito hipotecario .....	15,29
Conjunto de Entidades .....	15,24

Madrid, 23 de diciembre de 1992.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

## 136

*RESOLUCION de 28 de diciembre de 1992, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se acuerda incrementar los fondos destinados a premios de primera categoría del concurso 2/93 de Lotería, a celebrar el día 7 de enero de 1993, y del concurso 2-2/93 de Lotería, a celebrar el día 9 de enero de 1993.*

De acuerdo con el apartado b), punto 3, de la norma 6 de las que regulan los concursos de pronósticos de la Lotería Primitiva, aprobadas por Resolución de este Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado de 1 de agosto de 1991 («Boletín Oficial del Estado» número 189, del 8), el fondo de 280.591.091 pesetas, correspondiente a premios de primera categoría del concurso número 48/92, celebrado el día 26 de noviembre de 1992, próximo pasado, y en el que no hubo acertantes de dicha categoría, se acumulará al fondo para premios de primera categoría del sorteo 2/93, que se celebrará el día 7 de enero de 1993.

Asimismo, el fondo de 559.971.480 pesetas, correspondiente a premios de primera categoría del concurso 50/92, celebrado el día 10 de diciembre de 1992, próximo pasado, y en el que no hubo acertantes de dicha categoría, se acumulará al fondo para premios de primera categoría del sorteo 2-2/93, que se celebrará el día 9 de enero de 1993.

Madrid, 28 de diciembre de 1992.—El Director general, Gregorio Máñez Vindel.

## MINISTERIO DEL INTERIOR

## 137

*RESOLUCION de 22 de diciembre de 1992, de la Secretaría de Estado para la Seguridad-Dirección de la Seguridad del Estado, por la que se delega en el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León-Gobernador Civil de Valladolid las facultades sobre expulsión de extranjeros.*

La existencia de un gran número de extranjeros residentes en Valladolid y su provincia de forma irregular, sin cumplir las normas establecidas, ha originado una incidencia negativa en la seguridad ciudadana.

Estimando que la agilización de los trámites conducentes a la urgente resolución de los expedientes que se instruyan al efecto ha de facilitar la solución de la referida problemática, se considera necesario hacer uso de la autorización conferida para delegar las facultades relativas a la expulsión de los extranjeros del territorio nacional.

En su virtud, a tenor de lo preceptuado en el artículo 26 de la Ley Orgánica 7/1985, de 1 de julio, y, en relación con la misma, en el artículo 87.4 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1119/1986, de 26 de mayo, de conformidad con lo previsto en el artículo 22 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, he resuelto:

Primero.—Delegar en el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León-Gobernador Civil de Valladolid las facultades que me están conferidas para la tramitación y resolución de los expedientes de expulsión de extranjeros del territorio nacional en el ámbito de la provincia de Valladolid.

Segundo.—Siempre que se haga uso de la delegación contenida en esta Resolución, deberá hacerse constar así expresamente, debiendo comunicar

a esta Secretaría de Estado, en cada caso que se decrete la expulsión, el uso motivado de dicha facultad.

Tercero.—La presente delegación entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», pudiendo ser avocados por mi autoridad el conocimiento y resolución de alguno de estos expedientes y revocada la delegación conferida cuando las circunstancias lo requieran.

Madrid, 22 de diciembre de 1992.—El Secretario de Estado para la Seguridad-Director de la Seguridad del Estado, Rafael Vera Fernández-Huidobro.

Excmo. Sr. Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León-Gobernador Civil de Valladolid.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

## 138

*RESOLUCION de 18 de noviembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de circunvalación de Avila CN-110, 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 que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 18 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

### Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de circunvalación de Avila. CN-110, 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 a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 4 de diciembre de 1990, la preceptiva memoria resumen correspondiente a la orden de estudio informativo, iniciándose así el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto consiste en la definición de las diferentes opciones para resolver la circunvalación de Avila.

Se proponen dos alternativas, una norte y otra sur, que partiendo ambas de un mismo punto kilométrico al noroeste de Avila en la N-501, terminan conectando con la N-110, también en un mismo punto.

La Dirección General de Política Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el mencionado artículo 13, estableció un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 15 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 las respuestas, se recogen en el anexo I.

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 anunciado en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de septiembre de 1991.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de abril de 1992, 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 el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del estudio de impacto, se acompaña como anexo IV.

En el anexo V se recogen los comentarios recibidos en esta Dirección General, fuera de plazo.

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 del Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de circunvalación de Avila CN-110.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se informa favorablemente la alternativa norte y se establecen por la presente declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de accesos a las carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto, en especial los reflejados en el estudio de impacto ambiental relativos a, cañada punto kilométrico 6,300; camino de Avila punto kilométrico 4,600, y cordel de ganados punto kilométrico 2,000, y los correspondientes a los caminos en los puntos kilométricos 0,500, 3,050, 2,750, 6,050 y en el nudo con la carretera Salamanca-Cardeñosa.

2. *Prevención del ruido.*—Si bien el trazado seleccionado supone un alejamiento respecto a las zonas pobladas con relación a la actual travesía y, por tanto, una disminución de la afección por ruido, sin embargo, la nueva vía incidirá de forma negativa sobre las edificaciones próximas al enlace de la carretera de Salamanca.

Por ello, deberán proyectarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos a dos metros de las fachadas de las viviendas posiblemente afectadas, no sobrepasen los 55 Db(A) Lez nocturnos, ni los 65 dB(A) Lez diurnos. Del Plan de Vigilancia Ambiental se inferirá en su caso la necesidad de complementar las medidas realizadas con anterioridad a la explotación de la vía.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de producir la mínima afección posible a las características del río Adaja y de los arroyos del Obispo, Zurra y Bascoarrabal, y demás líneas de drenaje naturales cruzadas por la nueva vía, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

4. *Protección de valores arqueológicos.*—Dadas las características arqueológicas de la zona, y con objeto de preservar potenciales restos arqueológicos, entre ellos los de la Dehesa de San Miguel y Fuentes Claras, citados en el estudio de impacto ambiental, se elaborará, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción un plan específico de actuación que deberá obtener la conformidad de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-León.

5. *Protección del suelo. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—En el proyecto de construcción se definirán con la concreción necesaria:

La localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridos para la ejecución de la obra.

La localización de las instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, de asfaltado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, etc.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 6, medidas correctoras, del estudio de impacto ambiental, y con objeto de evitar la erosión de taludes y recuperar áreas afectadas por las obras, se realizarán las siguientes actuaciones:

Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización.

Se restaurarán las áreas afectadas por el tránsito de maquinaria y el área donde finalmente se localicen los 200.000 metros cúbicos de materiales sobrantes de la excavación.

Se procederá a la revegetación de taludes, así como de todas las áreas afectadas, de forma que se consiga la integración paisajística de la obra.

El conjunto de todas estas actuaciones estará contenido en un proyecto ejecutable, de recuperación ambiental, e integración paisajística de la obra, que habrá de ser redactado al efecto.

Las actuaciones referidas deberán efectuarse en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

#### 6. *Protección de la fauna y la flora:*

6.1 Con el fin de minimizar el impacto sobre los encinares existentes en las zonas de la Dehesa de Zurra y El Pinar y proteger los posibles nidos de águila calzada y águila imperial se procederá a:

En base a los acuerdos, ya adoptados, entre la Dirección General de Carreteras, la Junta de Castilla-León y el Ayuntamiento de Avila, se desplazará la traza hacia el sur, entre los puntos kilométricos 4,500 y 5,900, una distancia aproximada de 150 metros, respetando unos radios mínimos de 1.000 metros y las pertinentes condiciones de visibilidad.

No realizar voladuras durante el período comprendido desde primeros de febrero a finales de julio, época de reproducción de la fauna a proteger.

Prohibir en las zonas aludidas todo tipo de escombreras, vertederos y vertidos, debiendo limitarse los movimientos de maquinaria solamente a la zona de ocupación de la vía, para lo que previamente se vallará el perímetro de las referidas zonas.

6.2 Se adoptarán las medidas necesarias para proteger la fauna y la vegetación de ribera del río Adaja y arroyo del Obispo, así como a los pastizales cercanos a éste y al de Bascoarrabal.

#### 7. *Seguimiento y vigilancia:*

7.1 La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de la circunvalación de Avila, de la documentación adicional que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de prevención del ruido a las que se refiere la condición 2.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 5.

Plan de actuación, incorporando las indicaciones para la protección de posibles valores arqueológicos, al que hace referencia la condición 4.

Ubicación de canteras, graveras, zonas de préstamos y zonas auxiliares de obra a que se refiere la condición 5.

7.2 Asimismo, antes de los tres meses de la fecha de emisión del acta de recepción provisional de la obra, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental:

Informe sobre el estado y progreso de la realización de las actuaciones referidas en la condición 5.

Informe con los resultados de los niveles sonoros reales alcanzados a que se refiere la condición 2 y eventuales medidas adicionales.

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

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Delegación del Gobierno en Castilla-León .....	—
Presidencia de la Junta de Castilla-León .....	—
Consejería de Cultura y Bienestar Social de la Junta de Castilla-León .....	X
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla-León .....	X
Confederación Hidrográfica del Duero .....	—
Cátedra de Ecología, Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca .....	—
Federación de Ecología de Castilla-León .....	—

Relación de consultados	Respuestas obtenidas
Colectivo «Cantueso». Coordinadora Ecologista de Castilla-León .....	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN), Soria .....	—
Centro de Estudios de Medio Ambiente Castellano-Leonés .....	—
Gobierno Civil de Avila .....	X
Diputación Provincial de Avila .....	X
Gabinete de Estudios Biológicos y Ambientales (Avila) .....	—
Gredos Verde (Avila) .....	—
ICONA (ver anexo V) .....	—

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio señala afecciones a los encinares de la dehesa de «Zurra» y «El Pinar», con especies de fauna catalogadas como de interés especial (Real Decreto 343/1990, de 30 de mayo).

Considera que la alternativa que menos impacto causaría sería la sur.

La Consejería de Cultura y Bienestar Social manifiesta la necesidad de que el proyecto cuente con una partida destinada al seguimiento arqueológico de los trabajos de movimientos de tierra. Dicho seguimiento lo realizará un arqueólogo, permaneciendo a pie de obra durante los trabajos de remoción con el fin de documentar los posibles hallazgos o realizar excavaciones de urgencia si procediese.

## ANEXO II

### Resumen del estudio informativo del proyecto de circunvalación de Avila CN-110

El proyecto consiste en la definición de las diferentes opciones para resolver la circunvalación de la ciudad de Avila por la CN-110.

Se consideran dos alternativas denominadas norte y sur.

Las características generales de ambas son las siguientes:

- Calzada de 7,00 metros.
- Arcenes exteriores de 2,50 metros.
- Bermas de 0,50 metros.

Las dos alternativas se han homogeneizado, partiendo ambas de un mismo punto kilométrico al noroeste de Avila en la N-501, y llegando asimismo las dos a un mismo punto de la N-110.

#### Alternativa norte

Parte de la actual carretera N-501 Avila-Salamanca a la altura de la salida a Narrillos de San Leonardo, comenzando con una curva de radio 1.000 metros, dirigiéndose hacia el río Adaja, el cual salva mediante un viaducto.

Inmediatamente antes de dicho viaducto se ha proyectado un enlace tipo trompeta del que partirá un ramal mediante el cual se accederá a la N-110 con destino a la zona de Barco de Avila. Una vez salvado el río Adaja se cruzarán las vías de ferrocarril mediante pasos elevados y se seguirá hasta la N-403 Avila-Valladolid, situando otro enlace tipo diamante, al norte del cementerio municipal. Continuando por la parte posterior del hospital «Nuestra Señora de Sonsoles», hasta llegar al paraje conocido como «Alto de Vicolozano», donde se situará el enlace con la N-110 que va a Villacastín.

El ramal que parte del enlace situado inmediato al viaducto sobre el río Adaja, discurre por las proximidades de la dehesa «Flor de Rosa» y la dehesa de «San Miguel de las Viñas», para salir a conectar con la N-110 dirección Barco de Avila.

#### Alternativa sur

Igual que la alternativa norte, parte de la actual carretera N-501 Avila-Salamanca, a la altura de la salida a Narrillos de San Leonardo, orientándose hacia el sur, salvando la carretera que va a Muñico mediante un paso a distinto nivel. Discurre a continuación por las proximidades de la dehesa «Flor de Rosa» y dehesa de «San Miguel de las Viñas», llega hasta la N-110, donde se sitúa un enlace tipo trébol, prosigue por las proximidades de una finca denominada «La Barcada», salva el río Adaja mediante una estructura, llega a la carretera de Burgondo conectándola mediante un enlace tipo semitrébol y continúa circunvalando la ciudad por el sur hasta llegar a la N-403 proyectándose allí un enlace tipo diamante.

A partir de este punto la alternativa sur gira hacia el noroeste, salva el río Chico mediante una estructura, llega a la C-505 con la que conecta mediante un enlace tipo diamante situado a unos 500 metros de la estación de servicio existente, salva las vías del ferrocarril mediante una estructura, llega a la carretera del Espinar, la conecta mediante un enlace tipo diamante, prosigue por detrás de la Academia Superior de Policía y conecta con la N-110 Soria-Plasencia, a la altura de la depuradora.

El estudio informativo, comparando las dos alternativas, elige como favorable la alternativa norte, fundamentalmente por el menor movimiento de tierras que conlleva y por la menor afección al desarrollo urbano de Avila que esta alternativa produce.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

Desarrolla un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico, haciendo especial hincapié en la vegetación silvestre, debido a la afección del trazado a las zonas de encinar adeshado.

Por lo que se refiere al patrimonio arqueológico, analiza los diferentes yacimientos existentes en la zona, destacando que el único con verdadero riesgo de afección sería «Los Zorreros 2», en la alternativa sur.

La identificación y valoración de los impactos, se realiza mediante una matriz de doble entrada.

Los impactos significativos, calificados por el estudio como severos, son los siguientes:

Aumento de los niveles sónicos en edificios en el punto kilométrico 0,700 (alternativa norte).

Destrucción de encinar consolidado (entre puntos kilométricos 4,000 y 6,000 especialmente) y dehesa de encinas, y degradación de la vegetación en el área de influencia (alternativa norte).

Destrucción y alteración de hábitats faunísticos propios del encinar (alternativa norte).

Afección al planeamiento local al intersectar el parque público «Soto del río Adaja», punto kilométrico 4,300 (alternativa sur).

Alteraciones paisajísticas (alternativa sur).  
Daños a la vegetación de matorral (puntos kilométricos 9,100 a 10,100) y encinar (puntos kilométricos 10,100 a 12,100) (alternativa sur).

Destrucción y alteración de hábitats faunísticos ligados al matorral y encinar (alternativa sur).

Aumento niveles sónicos en casa de Aldeagordillo (alternativa sur).  
Degradación paisajística (puntos kilométricos 8,500 al 9,500) (alternativa sur).

El estudio de impacto ambiental propone medidas correctoras tanto para las áreas de construcción como de explotación. Asimismo, incorpora un plan de vigilancia y un documento de síntesis.

Por último, la comparación de alternativas se resume de la manera siguiente:

Por lo que respecta al medio natural, la alternativa norte produce un mayor impacto, aunque la diferencia respecto al que producirá la sur no es significativa.

En lo referente al medio social, la alternativa sur presenta consecuencias significativamente más negativas que la norte.

De esta manera se considera que la alternativa norte es la menos perjudicial.

#### Análisis del contenido

Con carácter general el análisis de la situación preoperacional se considera suficiente, tanto en el desarrollo del medio físico como del medio social.

No obstante se aprecian ciertas carencias en el análisis socioeconómico, sobre todo en la exposición de los datos estadísticos.

El estudio de impacto ambiental considera los volúmenes de tierra que deberán removerse, tanto por excavaciones como por relleno, sin indicar los posibles lugares de vertido o de préstamo.

Con relación al análisis de las medidas correctoras hubiera sido conveniente una mayor concreción, sobre todo en aquellos impactos negativos calificados por el estudio como severos.

No contempla asuntos tales como, localización de préstamos y vertederos, reposición de servidumbres, drenajes, estructuras, señalando que

estos aspectos deberán ser abordados en los proyectos definitivos de trazado y construcción.

El estudio de impacto ambiental hace referencia a la necesidad de seguir profundizando, en futuras fases del proyecto, en aquellos aspectos en los que la información no ha sido suficiente al haberse realizado, el mismo, en la fase de estudio informativo. Por lo tanto, las medidas correctoras propuestas tienen un carácter general, no alcanzando el grado de detalle suficiente para que las mismas sean aplicables.

#### ANEXO IV

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Avila.  
 Consejería de Fomento de la Junta de Castilla-León.  
 Don Alfonso Alvarez de Toledo y Urquijo.  
 Don Antonio Sada Calderón.  
 Don Fernando de la Cerda.  
 Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León.  
 Asociación para la Defensa de los Ecosistemas Abulenses (ACEBAD).  
 Don Eduardo Barrientos Fernández.  
 Confederación Hidrográfica del Duero.  
 Diputación Provincial de Avila.

Contenido de las alegaciones:

Los aspectos más significativos presentados en las alegaciones son:

En las alegaciones particulares: Que el trayecto comprendido entre la N-110, tramo Avila-Villacastín y la N-403 a la altura del cementerio de Avila, atraviesa una zona de encinares, por lo que se propugna un desplazamiento de la traza más hacia el sur o situar el enlace de inicio de la variante más cerca de Villacastín.

En las alegaciones de los organismos oficiales: El Ayuntamiento de Avila solicita se estudie el desplazamiento de la futura traza más hacia el norte del cementerio, con el fin de posibilitar la futura ampliación de éste, y evitando el intrusismo visual de la obra.

La Junta de Castilla y León, a través del Servicio de Carreteras de la Consejería de Fomento, asume los planteamientos generales del estudio, y propugna el mantenimiento de contactos con el Servicio Territorial de Avila con el fin de coordinar las actuaciones en los cruces con las carreteras autonómicas.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sugiere el siguiente condicionado:

1. El trazado de la alternativa norte deberá desplazarse hacia el sur para disminuir el impacto sobre el encinar a lo largo de las dehesas de «Zurra» y «El Pinar».
2. Se establecerán todas las medidas necesarias para la conservación y protección del nido de águila calzada situado próximo al trazado previsto.
3. En los puntos kilométricos 0,500, 3,050, 2,750, 6,050 y en el nudo con la carretera Salamanca-Cardenosa, se construirán pasos de ganado (superiores o subterráneos) para dar continuidad a los actuales caminos.

#### ANEXO V

##### Comentarios recibidos fuera de plazo

ICONA y ADECAB solicitan que la carretera no afecte a las dehesas y proponen que la traza sea paralela al encinar. El desplazamiento necesario sería de menos de un kilómetro en dirección sur, respecto al proyecto actual.

La CODA solicita que se realice la variante con un recorrido alternativo que no dañe los encinares, proponiendo que la carretera se construya por la zona situada al borde de las dehesas.

139

*RESOLUCION de 26 de noviembre 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 de la autovía Utiel-Valencia. CN-III, puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena, 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 de la autovía Utiel-Valencia. CN-III, puntos kilométricos 252,5 al 280,0.

Tramo: Caudete-Requena, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 26 de noviembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**Declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Autovía Utiel-Valencia. Carretera N-III de Madrid a Valencia. Puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena», 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 comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 21 de diciembre de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, el proyecto de trazado.

El proyecto consiste en la conversión en autovía del tramo comprendido entre los kilómetros 252,5 y 280,0 de la carretera N-III.

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

Recibido el referido proyecto de trazado, 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, 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 consultas se recogen 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 15 de septiembre de 1992.

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.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, para completar el expediente, el estudio de impacto ambiental y una copia de los documentos esenciales del expediente de información pública.

En la fase de información pública correspondiente al estudio de impacto ambiental de la autovía Utiel-Valencia, tramo Caudete-Requena, no se ha formulado ninguna alegación.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y por 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 «Autovía Utiel-Valencia, puntos kilométricos 252,5 al 280,0. Tramo: Caudete-Requena».

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se establecen, por la presente declaración de impacto ambiental, las siguientes condiciones, de manera que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

1. *Protección del sistema hidrológico.*—a) Defensa contra la obstrucción de drenajes: De acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Júcar, se realizará el inventario de los cauces interceptados por la traza que, en avenida, puedan llegar a transportar unos caudales sólidos capaces de obstruir los drenajes de la autovía y se proyectarán y diseñarán los oportunos desarenadores para garantizar que los caudales circulantes sean de aguas claras, cuando la construcción de estos diques resulte más económica que aumentar la sección de los drenajes.

b) Calidad de las aguas: Con objeto de preservar la calidad de las aguas superficiales que pudieran verse afectadas durante la fase de construcción de la vía, se proyectarán las balsas de filtrado y de contención,