

del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga por un plazo de validez de dos años a partir de la fecha de esta Resolución a favor de la Entidad «Landis & Gyr Española, Sociedad Anónima», de la aprobación del modelo de los contadores de energía eléctrica, modelos MG330h y MG330hf5, trifásicos, cuatro hilos, para energía activa de 5A en $3 \times 63,5/110$ V para conexión a transformadores.

Segundo.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la Entidad interesada, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología, nueva prórroga de la aprobación de modelo.

Tercero.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 28 de diciembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

5218 RESOLUCION de 28 de diciembre de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la prórroga de la aprobación de modelo de los contadores de energía eléctrica modelo STN13, trifásico, otorgada a la firma «Riesa, Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la Entidad «Riesa, Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima», domiciliada en León, avenida Noceda, número 14, en solicitud de autorización de prórroga de la aprobación de modelo de contador de energía eléctrica reactiva modelo STN13, trifásico, de 220/380 V y 1,5; 5; 10; 15; 20, y 30 A, aprobado por Orden de 28 de julio de 1982 («Boletín Oficial del Estado» de 7 de octubre), el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga por un plazo de validez de dos años a partir de la fecha de esta Resolución a favor de la Entidad «Riesa, Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima», de la aprobación del modelo de contador de energía eléctrica reactiva modelo STN13, trifásico, de 220/380 V y 1,5; 5; 10; 15; 20, y 30 A.

Segundo.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la Entidad interesada, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología, nueva prórroga de la aprobación de modelo.

Tercero.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 28 de diciembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

5219 RESOLUCION de 29 de diciembre de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se concede aprobación de modelo de la báscula puente Compound para camiones y vagones de ferrocarril, modelo «BF/c», fabricada y presentada por la Sociedad «Epel Industrial, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la Sociedad «Epel Industrial, Sociedad Anónima», domiciliada en calle Albasanz, 4, de Madrid, en solicitud de aprobación de modelo de la báscula puente electrónica Compound, modelo «BF/c»,

Esté Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, y la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 28 de diciembre de 1988, por la que se regulan los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, ha resuelto:

Primero.—Conceder aprobación de modelo por un plazo de validez de diez años, a partir de la fecha de esta Resolución, a favor de «Epel Industrial, Sociedad Anónima», de la báscula puente electrónica Compound, modelo «BF/c», cuyas características metroológicas principales son las siguientes:

	G — Kilogramos	Plataformas P — Kilogramos	G + P — Kilogramos
Alcance máximo	100.000	75.000	150.000
Alcance mínimo	1.000	1.000	1.000
Escalón real	50	50	50
Escalón de verificación	50	50	50
Efecto máximo sustractivo de tara	-100.000	-75.000	-150.000
Escalón de tara	50	50	50
Clase de precisión	III	III	III

Otras características:

Tensión de alimentación: 220/240 V o 110/125 V.

Frecuencia de la corriente de alimentación: 50/60 Hz.

Temperatura de funcionamiento: -10 °C/+40 °C.

Ocho puntos de apoyo (cuatro por plataforma).

Células de carga de compresión: EPELSA o SATEX, modelo CCS de 50 toneladas de capacidad nominal.

Segundo.—El signo de aprobación de modelo será:

0102

92111

Tercero.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución llevarán las siguientes inscripciones de identificación en su placa de características:

Nombre y anagrama del fabricante y/o beneficiario.

Denominación del modelo.

Número de serie y año de fabricación.

Alcance máximo, en la forma: Máx=

Alcance mínimo, en la forma: Mín=

Escalón discontinuo, en la forma: d_d =

Escalón de verificación, en la forma: e=

Escalón de tara en la forma: d_T

Efecto máximo sustractivo de tara, en la forma: T=

Clase de precisión, en la forma: III

Tensión de corriente de alimentación, en la forma: ...V

Frecuencia de la corriente de alimentación, en la forma: ... Hz

Temperatura de funcionamiento, en la forma: ...°C/...°C

Signo de aprobación de modelo, en la forma: E

Cuarto.—Para garantizar un correcto funcionamiento de los instrumentos se procederá a su precintado una vez realizada la verificación primitiva, según se describe y representa en la Memoria y planos que sirvieron de base para su estudio por el Centro Español de Metrología.

Quinto.—Los instrumentos correspondientes a la aprobación de modelo a que se refiere esta Resolución deberán cumplir todos los condicionamientos contenidos en el anexo al certificado de aprobación modelo.

Tres Cantos, 29 de diciembre de 1992.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Llardén Carratalá.

5220 RESOLUCION de 7 de enero de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-VI de Madrid a La Coruña, Autovía del Noroeste. Tramo: Benavente-Villafranca del Bierzo, 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, 7 de enero de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-VI de Madrid a La Coruña, autovía del Noroeste. Tramo: Benavente-Villafranca del Bierzo, 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, y con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 20 de octubre de 1989 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la Orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la carretera N-VI correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar, a partir de las soluciones planteadas, el trazado más conveniente del tramo comprendido entre Benavente y Villafranca del Bierzo, de aproximadamente 140 kilómetros de longitud.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 22 de enero de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación 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.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras, el Estudio de Impacto Ambiental, incluido como anexo en el estudio informativo, fue sometido a trámite de información pública, mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de octubre de 1991 y 4 de febrero de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de julio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo a que se refiere dicho artículo.

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 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 Carretera N-VI de Madrid a La Coruña, Autovía del Noroeste. Tramo Benavente-Villafranca del Bierzo.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación recibida, se informa favorablemente la denominada opción variante para todo el trazado con excepción de los tramos: Travesía del puerto de Manzanal (puntos kilométricos 351 al 360 de la N-VI), y entre San Román de Bembibre y San Miguel de las Dueñas (puntos kilométricos 373 al 381 de la N-VI) que se realizarán aprovechando la calzada actual, según la denominada en el Estudio Informativo, opción desdoblamiento. Para que este proyecto, así definido, pueda considerarse ambientalmente viable, se establecen, por la presente Declaración, las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial y protección del suelo.*—Con objeto de asegurar la referida permeabilidad territorial y mantener la accesibilidad a través de la nueva autovía, se diseñarán las estructuras necesarias y se adoptarán las medidas oportunas para que, tanto durante las obras como en la explotación de la vía, se mantenga el servicio, al nivel actual como mínimo, de todos los caminos rurales y vías afectadas así como el funcionamiento de los servicios afectados por el trazado.

Habida cuenta que la autovía afecta terreno agrícola en gran parte de su recorrido, en su construcción se realizarán los riesgos necesarios para que los cultivos no resulten dañados por el polvo generado. Las canchales, instalaciones auxiliares, escombreras o vertederos no podrán ser ubicados en lugares que puedan afectar a terrenos de alto valor agrícola.

2. *Protección contra el ruido.*—Dado que la autovía discurre próxima a numerosas poblaciones, deberán diseñarse las medidas adecuadas con objeto de que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de la publicación de la presente Declaración, no sobrepasen los 52 dBA Leq. entre las veintitrés horas y siete horas, ni los 62 dBA Leq. entre las siete horas y las veintitrés horas, en condiciones de campo abierto, o los 55 dBA Leq. y 65 dBA Leq. respectivamente en los horarios citados, a 2 metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones de vivienda y servicios existentes en esta fecha en las proximidades de la traza. Si el nivel sónico actual fuera ya superior a estos valores, no deberán ser superados en más de 5 dBA. A este fin, se realizarán mediciones previas para determinar los niveles de ruido de fondo existente en estos puntos antes del inicio de las actuaciones.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener inalterables las características hidrológicas de la zona, no se acumularán materiales procedentes del movimiento de tierras, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se puedan afectar los ríos: Orbigo, Duerna, Turienzo, Tremor, Boeza, Noceda, Sil, Cúa y Burbial; lagunas de Valcavado y Valderrey; arroyos y demás zonas húmedas catalogadas en el ámbito del proyecto.

Se redactarán a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, ni procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma.

En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos y arroyos, la franja de afección se mantendrá en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

4. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—Teniendo en cuenta que en el área de estudio, se localizan numerosos restos arqueológicos, inventariados en el Estudio de Impacto, se adoptarán, previa consulta con el Organismo competente de la Administración Autonómica de Castilla y León, las medidas pertinentes para su protección, especialmente en la zona sur de San Martín de Torres, donde se localiza un importante Castro romano del siglo I d. de C.

5. *Protección de la fauna y de la flora.*—Con objeto de minimizar la afección sobre la fauna se cumplirán las siguientes prescripciones:

Se relacionarán los corredores habituales de fauna y se proyectará los pasos inferiores necesarios con especial atención a las zonas arboladas.

Se adoptarán, previa consulta con el Organismo competente de la Administración Autonómica de Castilla y León, las medidas adecuadas para su protección.

6. *Protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.*—Con objeto de minimizar la afección al suelo y la erosión de taludes y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se redactará un proyecto concreto y ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que contemple como mínimo:

Localización precisa de las instalaciones auxiliares de obra tales como plantas de hormigonado y asfaltado, parque de maquinaria, almacenes de materiales y caminos de tránsito.

Localización de las zonas de extracción de los vertederos que albergarán los residuos generados en la ejecución de la obra.

Recuperación ambiental de las zonas de extracción, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares de obra.

Revegetación de taludes en desmontes y terraplenes.

Instalación de pantallas preferentemente vegetales, en los puntos que se rebasen los niveles sónicos que marca la condición 2.

Recuperación paisajística de la obra en su conjunto.

Las acciones de restauración y recuperación ambiental deberán ser especialmente rigurosas y detalladas para aquellas zonas que las respuestas a consultas y alegaciones recibidas, y el Estudio de Impacto señalan como de mayor singularidad ambiental entre ellos, lagunas de Valcavado y Valderrey, encinares de Valderrey y cuevas, pinares de Manzanal y Ponferrada, robledales de Pradorrey, Combarros y Rodrigatos, travesía del Camino de Santiago en Camponaraya y vertedero de Residuos sólidos urbanos de la comarca del Bierzo en Ponferrada.

El conjunto de las actuaciones proyectadas para la recuperación ambiental de las zonas afectadas por la obra deberán estar totalmente ejecutadas con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción Provisional de la obra.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental:

Antes del inicio de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción 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 protección a que se refiere la condición 2.
Proyecto de prevención a que se refiere la condición 3.

Diseño de los pasos inferiores de fauna y medidas de protección a que se refiere la condición 5.

Proyecto a que se refiere la condición 6.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en los condicionados de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del Organismo sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá:

Antes de la formación del acta de conformidad del replanteo:

Resultado de las mediciones de nivel acústicos según lo expresado en la condición 2.

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Descripción de las actuaciones realmente ejecutadas relativas a prevención del ruido, defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística referidas en las condiciones 2 y 6 respectivamente.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 2, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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 en la de funcionamiento.

Del examen de esta 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, 7 de enero de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas previas sobre el Impacto Ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (Valladolid).	
Gobierno Civil de León	X
Gobierno Civil de Zamora.	
ICONA (Madrid)	X
Dirección General de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.	
Diputación Provincial de León	X
Diputación Provincial de Zamora.	
Ayuntamiento de Benavente (Zamora).	
Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo (León).	
Ayuntamiento de Ponferrada (León)	X
Ayuntamiento de Carracedelo (León).	
Ayuntamiento de Camponaraya	X
Ayuntamiento de Columbrianos (León)	X
Ayuntamiento de San Miguel de las Dueñas (León).	
Ayuntamiento de Congosto (León)	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Rodanillo (León).	
Ayuntamiento de Viñales (León).	
Ayuntamiento de Albares (León).	
Ayuntamiento de Torre del Bierzo (León).	
Ayuntamiento de Manzanal (León).	
Ayuntamiento de Rodrigatos (León).	
Ayuntamiento de Combarros (León).	
Ayuntamiento de Pradorrey (León).	
Ayuntamiento de Peñicas (León).	
Ayuntamiento de Carneros (León).	
Ayuntamiento de Valdeviejas (León)	X
Ayuntamiento de Astorga (León).	
Ayuntamiento de Riego de la Vega (León).	
Ayuntamiento de Santibáñez de la Isla (León).	
Ayuntamiento de La Bañeza (León).	
Ayuntamiento de San Martín de Torres (León).	
Ayuntamiento de Valcavado (León).	
Ayuntamiento de Pozuelo del Páramo (León).	
Ayuntamiento de Pobladura del Valle (Zamora).	
Ayuntamiento de La Torre del Valle (Zamora).	
Universidad Autónoma de Madrid.	
Universidad Complutense de Madrid.	
Universidad Politécnica de Madrid (E.T.S.I. Caminos).	
Universidad Politécnica de Madrid (E.T.S.I. Montes).	
Asociación para Defensa de la Naturaleza (ADENA) (Madrid).	
QUERCUS (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología (SEO) (Madrid).	
Grupo Ecologista Maragato PIORNO (León)	X
URZ (León)	X
CODA (Madrid).	

Aspectos más significativos de las respuestas recibidas:

Junta de Castilla y León

La futura autovía no atravesará parques nacionales o regionales, reservas de caza ni zonas sometidas a régimen de protección preventiva (Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna silvestres).

La autovía afectará a la laguna de la estación de Valcavado del Páramo y al sistema de lagunas de Valderrey próximas a la carretera nacional N-VI, incluidas en el catálogo Limnológico de las zonas húmedas esteparias de la cuenca del Duero (Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento).

Señala, además, como significativo lo siguiente:

En el tramo límite de la provincia de Zamora, término municipal de San Adrián del Valle-Astorga, la ocupación de suelo en zonas agrícolas pertenecientes a las clases agrológicas II y III con regadío por canales y pozos.

En Valcavado del Páramo la autovía deberá rodear el pueblo por el este, ya que tanto el pueblo como la zona con mayor número de cultivos están situados en el lado oeste.

En San Martín de Torres, desde Cebrones del Río, se propone atravesar el núcleo de San Martín de Torres por su lado izquierdo, para evitar ocupar la vega de regadío de la clase agrológica III.

En Astorga se propone atravesar Astorga por su parte izquierda a partir de Celada, hasta salir a la general por Valdeviejas después de atravesar las carreteras de Val de San Lorenzo y la del Camino de Santiago, ya que esta zona no está cultivada y apenas tiene edificaciones.

Además se señala en el tramo Astorga-puerto del Manzanal. Albares de la Ribera, el impacto que se puede ocasionar por desmontes y movimientos de tierras.

Y en el tramo Albares de la Sierra-Villafranca del Bierzo, que aunque la carretera nacional VI no atraviesa núcleos urbanos; en esa zona se produce la mayor concentración poblacional del Bierzo, con una gran dispersión debido al tradicional tipo de explotación, por lo que se estudiarían los impactos ocasionados por ruidos, vibraciones y contaminación atmosférica.

ICONA.—Informa que el trazado considerado podría afectar a algunas zonas incluidas en el Inventario Abierto de Espacios de Interés Natural de Castilla y León. Estas zonas son: Montes de León y Serranía (término municipal de Rodrigatos), Valle del Silencio (Ponferrada), cuenca inferior del río Burbia (Villafranca del Bierzo) y embalse de Bárcena.

Gobierno Civil de León.—Sugiere que se eludan las travesías de los cascos urbanos y se tengan en cuenta el planeamiento urbanístico vigente en los municipios afectados.

Ayuntamiento de Congosto (León).—Pide que se respete toda servidumbre y pasos de agricultura.

Ayuntamiento de Valdeviejas (León).—Resalta la importancia de la autovía para este pueblo, siempre que se mantenga su acceso, de lo contrario se vería seriamente perjudicado.

Ayuntamiento de Columbrianos (León).—Apunta que se trata en su mayoría de terrenos de alto interés agrícola de regadío.

Grupo ecologista PIORNO-FOE.—Realiza, entre otras, las siguientes consideraciones:

Siempre que sea posible, sería conveniente la utilización de pantallas vegetales para corregir las afecciones por ruido que soportarán, sobre todo, las mayores poblaciones vinculadas al trazado.

En los tramos comprendidos entre Astorga y Ventas de Albares y desde San Miguel de las Dueñas y hasta Ponferrada, se registrarán las mayores alturas del proyecto y será en estas zonas, donde los riesgos de inestabilidad de taludes, erosión y avenidas serán mayores.

Es necesario que el proyecto tenga un diseño adecuado que permita mantener las lagunas del término municipal de Valderrey, afectadas por el nuevo trazado y cuya riqueza faunística hay que conservar.

Dada la calidad de las aguas de los diversos manantiales y fuentes existentes, sobre todo, en la zona de Manzanal, se deberán tomar las medidas que aseguren su conservación y no afección. Se apunta también las fatales consecuencias que la contaminación de acuíferos subterráneos tendría tanto para riegos como para usos domésticos.

Las zonas afectadas por el trazado con alta productividad agrícola son:

Páramo leonés, vegas de los ríos Orbigo y Tuerto, cultivos hortícolas de Ponferrada y zona de viñedos de Villafranca del Bierzo que presentan suelos con gran valor agrológico, recomendándose su tratamiento y recuperación. Asimismo se recomienda la reutilización de los materiales generados en los movimientos de tierras de las zonas de montaña.

Se deberá minimizar la superficie alterada y establecer las medidas adecuadas para conservar y regenerar el suelo y la vegetación de la zona que atraviesa el trazado, especialmente en las áreas de bosques:

De chopos: En las riberas de los ríos Orbigo, Tuerto, Duerna, Boeza, Turienzo y Burbia.

Encinares: En Valderrey y Cuevas.

Pinares: En Manzanal y Ponferrada.

Robledales: De Pradorrey, Combarros y Rodrigatos.

Especialmente entre Astorga y Ponferrada deben estudiarse los corredores tradicionales de trasiego de fauna, para planificar adecuadamente el diseño de pasos elevados y, sobre todo, inferiores que eviten el aislamiento de la fauna terrestre.

El trazado de la autovía discurre mayoritariamente por zonas rurales llanas y montañosas, el impacto paisajístico será uno de los más importantes, por lo que se deberán llevar a cabo medidas adecuadas que minimicen este impacto y permitan la correcta integración paisajística de la obra.

En la zona sur del término municipal de San Martín de Torres está localizado un Castro romano del siglo I. Este importante resto arqueológico puede verse afectado por el nuevo trazado y se estima necesaria su conservación.

La restauración del viario rural y de los pasos de ganado tienen gran importancia en todo el trayecto, ya que son zonas agrícolas y ganaderas que necesitan disipar el efecto barrera que va a crear la infraestructura.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto tiene por objeto definir la variante de la carretera N-VI en el tramo comprendido entre Benavente y Villafranca del Bierzo, de aproximadamente 140 kilómetros de longitud, que formará parte de la autovía del noroeste, de Madrid a La Coruña. El tramo de autovía estudiado queda comprendido dentro de las provincias de Zamora y León y atraviesa tres términos municipales de Zamora y veinticinco de León.

Las características geométricas del trazado prevén una velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora, con calzadas separadas de 7,5 metros cada una, arcones exteriores de 2,5 metros, arcones interiores de 1 metro y mediana de 12 metros (incluyendo los arcones interiores).

El acceso de vehículos a la autovía se efectúa exclusivamente desde los enlaces, no existiendo cruces a nivel con ninguna carretera o camino existentes.

El estudio se plantea dos grandes grupos de soluciones: las que aprovechan la carretera actual, en mayor o menor grado, para una de las calzadas, y las que discurren en variante con trazado totalmente nuevo, dejando la actual como vía de servicio. Tras una selección previa en la que se descartan las opciones con inconvenientes evidentes se hace un análisis comparativo dentro de cada uno de los dos grupos, hasta llegar en esencia a dos opciones, una de ellas básicamente en duplicación para la mayor parte del trazado, y la otra, básicamente con nuevo trazado para casi toda la vía.

Opción en desdoblamiento

Esta opción, que comienza en el punto kilométrico 265 de la N-VI prolongando la variante de Benavente, consiste en una duplicación de la actual CN-VI con una doble calzada. Se aprovecha el actual trazado salvo en las variantes de población y en los tramos cuyas curvas son de radio menor que el exigido para la autovía.

Puntos kilométricos 273 al 278: Única variante por el este para las poblaciones de La Torre del Valle y Pobladura del Valle. En este tramo, la carretera actual quedaría como vía de servicio conectada en sus extremos mediante sendos enlaces.

Puntos kilométricos 283,5 al 286: Variante por el oeste para Pozuelo del Páramo, salvando esta población a distancia tal que la autovía no suponga una barrera paisajística para los habitantes del pueblo.

Puntos kilométricos 289,5 al 293: Variante de Valcavado del Páramo por el oeste de la población y con trazado sensiblemente paralelo al ferrocarril.

Una vez salvada la travesía de Valcavado se gira hacia N-VI, apoyándose en ella pero sin poder duplicarla al existir un trazado con curvas menores que las exigidas para la autovía. Sin embargo, a la altura de Cebrones de Río (punto kilométrico 294), se duplica la N-VI que contiene un puente sobre el río Orbigo de 250 metros de longitud, al norte del cual la carretera sigue rectilínea hasta el punto kilométrico 296,5.

Puntos kilométricos 296,5 al 306,5: Variante por el oeste de San Martín de Torres que continúa, también por el oeste, con la variante de La Bañeza hasta el punto kilométrico 306,5.

Puntos kilométricos 309 al 311,5: Variante este de Toral del Fondo.

Puntos kilométricos 320 al 328: Se abandona el antiguo trazado al sur de Celada, realizando la variante por el oeste de dicha población y continúa bordeando la zona edificada y los terrenos calificados como urbanizables de la parte oeste de Astorga; atraviesa el antiguo trazado en el punto kilométrico 328, hacia el este, volviendo al mismo punto kilométrico 329,5.

Desde Astorga hasta Manzanal del Puerto (punto kilométrico 347) el desdoblamiento es, en general, factible, ya que las travesías de Pradorrey, Combarros, Rodrigatos y Manzanal del Puerto quedan fuera del trazado de la actual N-VI y ésta presenta unas características geométricas aceptables, tanto en planta como en alzado.

Puntos kilométricos 347 al 365, entre Manzanal del Puerto y Albares de la Ribera, se ha considerado dejar la carretera actual para el sentido Galicia-Madrid y construir una nueva calzada para el sentido contrario.

Puntos kilométricos 365 al 372 para el paso por Las Ventas de Albares, Bembibre y San Román de Bembibre, el trazado, totalmente independiente de la carretera actual discurre a la derecha de ésta.

Puntos kilométricos 372 al 381, entre San Román de Bembibre y San Miguel de Las Dueñas, el desdoblamiento se efectúa aprovechando la carretera actual para el movimiento norte-sur.

Puntos kilométricos 381 al 388, ocupa los terrenos donde está la N-VI, pero sin poder utilizarla al ser necesario mejorar el trazado curvilíneo existente hasta Santo Tomás de las Ollas.

Puntos kilométricos 388 al 401, desde Santo Tomás de las Ollas se desdobra la carretera actual por la derecha, ya que por la izquierda se produciría mayor afección a edificios próximos. El paso del Sil se efectúa también a la derecha del actual. Entre Compostilla y Columbrianos también se desdobra por la derecha a fin de minimizar las afecciones. En cambio, en Camponaraya es obligado pasar por el centro de la carretera actual, para encajar la autovía entre los edificios. En el tramo final se vuelve a desdoblamiento por la derecha, terminado una vez pasado el enlace con la N-120.

En segundo lugar se han estudiado varias alternativas centradas en Camponaraya. Una de ellas consiste en una variante de, aproximadamente,

tres kilómetros de longitud, bordeando el polígono industrial de Campanaraya y volviendo a continuación al trazado en desdoblamiento. La otra opción sería la continuación de la anterior, también en variante, hasta Villafranca del Bierzo.

Puntos kilométricos 402 al 406 el final del tramo, en cualesquiera de las opciones estudiadas (tanto en desdoblamiento como de variante), se puede realizar de dos formas: Bien remodelado el actual enlace de la N-VI con la 120, o bien en túnel, atravesando el cerro existente entre Villamartín y Villadecanes.

Opción en variante

Esta opción que comienza en el punto kilométrico 265 de la N-VI prolongando la variante de Benavente, supone un trazado totalmente nuevo que dejaría la actual carretera como vía de servicio.

Entre Benavente y Pobladura del Valle, la solución adoptada discurre prácticamente paralela a la N-VI por el este, bordea la Torre del Valle y Pobladura del Valle por el este, cruzando la N-VI en el punto kilométrico 278.

Puntos kilométricos 278 al 293: La variante discurre por el oeste de la carretera actual y próxima a la vía del ferrocarril.

Puntos kilométricos 294 al 296: Trazado en variante que gira hacia la carretera bordeando por el norte un montículo donde se ubican varias bodegas, para cruzar la vega del Orbigo y Cebrones del Río por el extremo oeste.

Puntos kilométricos 296 al 307: Continúa el trazado con las variantes de San Martín de Torres y La Bañeza, dejando ambas poblaciones y la actual carretera al este.

Puntos kilométricos 307 al 329: Dejando Palacios de la Valduerna al oeste, sigue el trazado por el corredor del ferrocarril, al oeste y casi paralela a la N-VI, alejándose únicamente en Riego de la Vega para no afectar a las lagunas de Valderrey en el punto kilométrico 316,5. Este tramo termina con la variante oeste de Celada y Astorga, coincidiendo aquí con la solución desdoblamiento.

Puntos kilométricos 329 al 352: Este tramo está condicionado por el estrecho pasillo que asciende al puerto de Manzanal; la búsqueda de las laderas más suaves ha determinado un trazado que cruza la carretera actual en los puntos kilométricos 333,342, 345 y 348.

Puntos kilométricos 352 al 362: La orografía y las minas del carbonífero berciano de la cara norte del puerto de Manzanal condicionan el trazado hacia el norte, donde mejoran las condiciones orográficas y existen menos explotaciones mineras, bordeando también por el norte La Granja de San Vicente.

Puntos kilométricos 362 al 373: Trazado por la zona sur de la Ribera de Folgoso y Albares de la Ribera para continuar salvando Bembibre por el noreste. Este tramo es muy similar a la opción desdoblamiento.

Puntos kilométricos 373 al 382: Entre San Román de Bembibre y San Miguel de las Dueñas, la opción variante discurre al norte de la actual carretera por el valle del Arroyo de la Reguera.

Puntos kilométricos 382 al 389: Se cruza la N-VI hacia el sur, pasando entre el cementerio y el vertedero de Ponferrada, aunque a suficiente distancia de ambos; cruza de nuevo la N-VI en el punto kilométrico 385, arriba del puente actual, bordeando el cerro Castro I por el sur, realizando con ello la variante de Ponferrada.

En el tramo final, puntos kilométricos 389 al 406, entre Ponferrada y Villafranca del Bierzo, solamente se ha considerado una alternativa en variante que discurre a la derecha de la carretera actual. Los cuatro últimos kilómetros siguen, en líneas generales, el trazado de la N-VI.

ANEXO III

Estudio de Impacto Ambiental

Contenido:

El corredor en que se inscriben las soluciones de trazado de este tramo de autovía se caracteriza, en el tramo inicial hasta el puerto de Manzanal, por una topografía suave en la que los cultivos de secano y regadío han relegado a la vegetación natural. La presencia de ríos y arroyos, sobre todos de los ríos Orbigo, Tuerto y Combarros, así como de pequeñas charcas y lagunas (Valcavado y Valderrey), rompen la monotonía del paisaje con su vegetación de ribera y la incorporación de elementos de diversificación en el paisaje.

La ondulación del terreno se acentúa en la zona del puerto de Manzanal. La cobertura del terreno se caracteriza por un mosaico de cultivos de secano pastizal y matorral con algunas repoblaciones de pinos.

Pasado el puerto de Manzanal y hasta Ponferrada se atraviesan zonas de fuertes pendientes y los valles de los ríos Tremor, Boeza, Noceda y

arroyo de la Reguera. Esta zona, cuya vegetación característica son encinas y rebollos de distinto porte, está fuertemente marcada por la actividad minera. Cabe destacar el valle del arroyo de la Reguera por conservar un marcado carácter natural, con formaciones de encinas, rebollos y alcornoques. Ponferrada y alrededores forman una extensa zona de carácter urbano con un fuerte componente industrial cuya influencia se deja sentir en las áreas contiguas.

A partir de Ponferrada hasta Villafranca del Bierzo se atraviesa la comarca del Bierzo, donde se encuentra la zona de regadíos de la vega del Sil, dedicada en su totalidad a cultivos de regadío y cuya vegetación natural es prácticamente inexistente, quedando limitada a la vegetación de ribera con chopos sauces y alisos.

Impactos más significativos identificados en las distintas soluciones de trazado:

La afección al suelo será mayor en la solución variante al ser toda de nuevo trazado, si bien se justifica por separar los tráficos de largo y corto recorrido y por quedar más alejada de los núcleos de población.

La afección por ruido será menor en la solución variante al facilitar la fluidez en el tráfico y alejarse más de los núcleos urbanos.

El sistema hidrológico se verá afectado de forma similar en ambas soluciones, siendo considerado el impacto como compatible. Sin embargo, existe una diferencia puntual notable: La solución desdoblamiento afectaría gravemente al sistema de lagunas de Valderrey, provocando, al atravesarlas, la desaparición de dos de ellas. La solución variante discurre próximas a las lagunas pero sin afectarlas directamente.

La mayor parte del trazado discurre por zonas de cultivos mayoritariamente de secano hasta el puerto de Manzanal y a partir de este punto predominan los cultivos de regadío, localizándose entre Ponferrada y Villafranca del Bierzo los de mayor calidad agrológica. La afección a suelos cultivados es ligeramente mayor en la solución variante al ocupar mayor superficie, si bien el impacto se considera moderado. En los doce últimos kilómetros este impacto sería moderado-severo para ambas soluciones.

Los espacios que el Estudio de Impacto identifica como más interesantes desde el punto de vista faunístico, coinciden con las zonas que tienen mayor densidad arbórea. En este sentido, las zonas de mayor singularidad son el puerto de Manzanal, valle de los ríos Orbigo, Tuerto, Tremor, Boeza, Sil, Cua y arroyo de la Reguera, entre otros, siendo este último el que conserva mayor carácter natural con su flora de rebollos, encinas y alcornoques y la fauna que lleva asociada.

La solución desdoblamiento produce menor afección en la travesía del puerto de Manzanal al utilizar la calzada actual y ocupar menos terreno.

La solución variante afecta de forma severa el valle del arroyo de la Reguera, mientras que dicho valle no es afectado por la solución desdoblamiento que discurre al sur del valle, fuera de su ámbito.

El impacto paisajístico se valora según la calidad actual, reflejada en el inventario, y la fragilidad visual. Las zonas que serán más afectadas por este impacto coinciden con las de mayor singularidad de flora y fauna.

El impacto paisajístico es similar para ambas soluciones; sin embargo, en la travesía del puerto de Manzanal y el tramo entre San Román de Bembibre y San Miguel de las Dueñas. En estas zonas la solución variante produciría mayor impacto, valorándose el mismo como severo.

El Estudio localiza hasta 48 enclaves de interés arqueológico o histórico artístico a distancia menor de un kilómetro del trazado de las soluciones.

Otros puntos que el Estudio de Impacto destaca como importantes y en los que se deberá minimizar la afección son el Camino de Santiago, que lo atraviesan las dos soluciones en las proximidades de Campanaraya, y el vertedero comarcal de residuos sólidos urbanos del Bierzo, en las proximidades de Ponferrada, y cercano al trazado de las dos soluciones.

Medidas correctoras.—Las recomendaciones emitidas para minimizar los impactos originados por la obra son los siguientes:

Recuperar el suelo afectado por las obras.

Tomar las preocupaciones necesarias para evitar los vertidos contaminantes durante la ejecución de la obra.

Evitar la ocupación, durante las obras, de zonas no estrictamente necesarias.

Realizar pasos para la fauna que eliminen el efecto barrera.

Corregir los impactos paisajísticos referidos a tres aspectos: Morfología de los taludes, boquillas de los túneles y revegetación de taludes y demás zonas afectadas por las obras.

Efectuar mediciones de los niveles acústicos en las zonas urbanizables próximas a la autovía y, en su caso, instalar pantallas que atenuen suficientemente el ruido.

Programa de vigilancia ambiental.—Recomienda de forma genérica:

Introducir el proyecto de construcción el diseño de las medidas correctoras.

Determinar, si fueran necesarias, las características de las pantallas antirruido.

Controlar, mediante prospecciones, una banda de un kilómetro a cada lado de la traza para evitar afecciones a restos arqueológicos.

Controlar las operaciones de mantenimiento de maquinaria y minimizar la ocupación del terreno para labores auxiliares, restaurando estas zonas una vez acabadas las obras.

Determinar los lugares aptos para vertedero.

Análisis del contenido:

Con carácter general el inventario ambiental está bien detallado.

Establece la comparación de alternativas describiendo sus impactos y valorando los mismos de forma subjetiva.

El estudio no contempla la localización de canteras, zonas de vertedero ni de instalaciones auxiliares de obra.

El capítulo de medidas correctoras y el Plan de Vigilancia Ambiental son recomendaciones genéricas a tener en cuenta en la recuperación de las zonas afectadas por la obra, sin concretar ni la localización ni la forma de su ejecución, careciendo de dimensionamiento técnico y económico.

El estudio carece de documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegaciones presentadas:

Ayuntamientos de: Val de San Lorenzo, Santiagomillas, Valcavado, Luyego de Somozas, Lucillo, Valderrey, San Justo de la Vega, Cebrones del Río, San Cristóbal de Entreviñas, Alíja del Infantado, Palacios de la Valduerna, Astorga, Roperuelos del Páramo, Riego de la Vega, Santa María de la Isla, Valdenegro, Benevente, La Bañeza, Santa Elena de Jamuz, Igüeña, Ponferrada, Noceda del Bierzo, Folgoso de la Ribera, Villadecanes, Torre del Bierzo, Congosto, Arganza, Bembibre, Carracedelo, Camponaraya, Villagatón, Brañuclas, Vega de Espinareda, Brazuelo, Berlanga del Bierzo, Toral del Fondo, Columbrianos, San Miguel de las Dueñas, Almázcara, Santo Tomás de las Ollas, Fuentesnuevas, Ribera de Folgoso, Losada, Narayola, Combarros, Vellido, Rodrigatos de la Obispalía, Quintanilla de Combarros, Requejo y Pradorrey.

Organismos oficiales: Diputación de León, Comunidad Autónoma de Castilla y León; de la Junta de Castilla y León: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Dirección General de Transportes y Carreteras, y Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario.

Asociación Ecologista Genciana (Ponferrada).

Instituto de Estudios Bercianos.

Veinticinco asociaciones, empresas e industrias de la zona pertenecientes al sector servicios y al sector de la minería.

Cuarenta alegaciones particulares.

Contenido ambiental de las alegaciones:

La mayoría de las alegaciones presentadas hacen referencia a enlaces, accesos a poblaciones, continuidad para caminos y, en general, se solicitan medidas que aseguren el tránsito para personas, ganados, vehículos y maquinaria agrícola. Entre las numerosas vías de paso afectadas, cabe destacar el Camino de Santiago en las proximidades de Camponaraya.

Además se señala:

El nuevo trazado en variante afectará a suelos agrícolas, de elevada calidad, y terrenos de explotaciones mineras, solicitando que este impacto se minimice al máximo.

Para los servicios afectados por la futura obra, tales como conducciones de agua potable y de riego, electricidad, etc., se solicitan las medidas adecuadas que aseguren su funcionamiento.

La solución variante distará menos de 200 metros del futuro vertedero comarcal de residuos sólidos urbanos del Área de Gestión del Bierzo que, en la fecha en que se formuló la alegación, se hallaba en fase de construcción.

Varias alegaciones proponen la opción desdoblamiento en el tramo San Román de Bembibre-San Miguel de las Dueñas, ya que, a diferencia de la opción variante, se libraría de afección al valle del arroyo de la Reguera; dicho valle corresponde a una zona de bosque de rebollos y ejemplares de alcornoques y acebos con amplia y variada fauna asociada; en este valle existe también un puente romano del siglo I. después de Cristo, mencionado en el Catálogo de Puentes anteriores a 1936, editado por el MOPU.

5221 RESOLUCION de 19 de enero de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada, 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, 19 de enero de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada, 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 2 de noviembre de 1989, como memoria-resumen, la Orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la N-323 correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo de la autovía comprendido entre Bailén y Granada, a partir de las opciones que puedan plantearse.

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, la Dirección General de Política Ambiental dió traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras, el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos al trámite de información pública, mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de enero de 1992, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Granada» de 13 de febrero de 1992 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Jaén» de 30 de enero de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 16 de junio de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el Estudio Informativo, que incluyó el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto con sus diversas opciones.

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 de la información pública del Estudio de Impacto 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 4.1, 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 autovía Bailén-Motril, CN-323. Tramo: Bailén-Granada.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se selecciona la opción que recomienda el Estudio Informativo, y se establecen por la presente Decla