

ANEXO I

Consultas previas sobre el Impacto Ambiental del Proyecto

| Relación de consultas | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| ICONA | X |
| Dirección General de Ordenación del Territorio y Calidad Ambiental de la Comunidad de Galicia | |
| Diputación Provincial de Pontevedra | |
| Ayuntamiento de Caldas de Reyes | X |
| Asociación «Bao Miño» Pontevedra | |
| Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) Pontevedra | |
| Grupo ERVA. Pontevedra | X |

Un resumen de respuesta de ICONA a las consultas requeridas es el siguiente:

Las cuatro alternativas que se contemplan cruzarían el río Umía considerado por el Estado Español en ese tramo como de aguas aptas para la vida ciprínicola, en concreto, el tramo fluvial es el denominado Umía-Caldas de Reyes, de 18 kilómetros de longitud y con inicio en el puente del ramo en Cequeril y fin en el puente donde la vía férrea atraviesa el río Umía, entre Paradela y Soutelo de Abajo. Dicho tramo está clasificado como ciprínicola y en él se ha constatado la presencia de la lamprea marina (*Petromyzon marinus*), la anguila (*Anguilla anguilla*), el espinoso (*Gasterosteus aculeatus*), la bermejuela (*Rutilus arcasii*) y la trucha (*Salmo trutta*). Las tres primeras especies mencionadas han sido clasificadas como vulnerables en el libro rojo de los vertebrados de España, ICONA 1992 y, además, tanto la bermejuela, endemismo hispánico, como la lamprea están incluidos en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los habitats naturales y de la flora y fauna silvestres, en el que se señalan los taxones que deben ser objeto de medidas especiales de conservación del hábitat.

Indica que este tramo del río Umía tiene durante los meses de febrero a octubre valores de oxígeno por debajo de los aconsejados por la Directiva 78/659/CEE, por lo que se debería prever y controlar los vertidos posibles por accidentes de tráfico en el paso del río, y un control de todo tipo de vertidos entre ellos los procedentes del movimiento de tierras, durante la construcción de la variante.

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

Ayuntamiento de Caldas de Reis. Señalan que los puentes sobre el río Umía y demás obras deberán coordinarse con el paisaje.

Grupo Erva. Destaca el gran valor paisajístico y natural de los ríos Umía y Tea, que sirven de habitats a especies protegidas tales como la nutria y mirlo acuático.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto consiste en una variante de alrededor de 5 kilómetros con 4 soluciones, que se desarrolla en el término municipal de Caldas de Reyes.

La solución 1 discurre por el oeste de Caldas de Reyes bordeando el río Chain por su margen derecha, para después de cruzar el río Umía y la carretera C-531, dirigirse al este hasta conectar con la actual carretera N-550.

La solución 2 discurre al este de Caldas de Reyes, cruza el río Umía en un punto muy próximo a la población, y discurre entre ésta y el monte Porreiro para, después de cruzar el río Bermaña, dirigirse al oeste hasta conectar con la carretera N-550.

La tercera solución se desarrolla al este de Caldas de Reyes, cruza el río Umía en un punto similar a la anterior, pero a diferencia de ésta se pliega sobre la carretera N-640 para, dejando el monte Porreiro a la izquierda, rodearlo, cruzar después el río Bermaña, y conectar con la carretera N-550 en el mismo punto que la solución 2.

La cuarta solución al igual que la segunda y la tercera, se desarrolla al este de Caldas de Reyes, pero, a diferencia de éstas, no cruza el río Umía en un punto próximo a la población sino que se desarrolla paralela al curso del río para cruzarlo a la altura de Baxe, y siguiendo la dirección

oeste-este, llega al mismo punto de conexión con la carretera N-550 que hacen las soluciones 2 y 3.

Las soluciones 1 y 2 son de longitud similar, mientras que las soluciones 3 y 4 son sensiblemente mayores.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El estudio describe la zona como de elevada pluviometría y gran permeabilidad.

En cuanto a la vegetación, el Estudio la presenta muy antropizada, formada en su casi totalidad, por cultivos hortícolas, maíz, prados, etc., quedando la vegetación natural prácticamente relegada a las riberas de los ríos Umía, Chain, Bermaña y Arroyo de Follente. Las zonas forestales son de repoblación y constan de pinos y eucaliptus.

Los impactos ambientales negativos significativos que señalan el Estudio son:

Sobre el paisaje, por la afección de las canteras, préstamos y vertederos. Sobre la permeabilidad del territorio, ocasionados por el trazado de la carretera.

Sobre los comercios y servicios situados en el interior de la población de Caldas de Reyes, por disminución de tráfico interior.

Entre las medidas correctoras propuestas el Estudio destaca.

Establecer un conjunto de obras de drenaje que garanticen el mantenimiento del régimen hidrológico actual.

Reducción al mínimo de los desmontes y terraplenes.

Investigación de canteras y yacimientos y selección de los menos perjudiciales al paisaje.

Plantaciones en taludes y áreas afectadas por los enlaces.

Análisis de contenido

La descripción y evaluación medioambiental se hace de forma generalizada con escaso contenido en datos, tanto en descripciones como cartográficas. No hace un análisis ambiental de cada una de las alternativas, por lo que no queda claro cual de las alternativas propuestas es la más recomendable desde el punto de vista ambiental.

Tampoco se menciona ni la fauna icfícola, ni la ligada al ecosistema fluvial, por lo que no se valora el posible efecto de la obra sobre dicha biota ni se proponen medidas correctoras. No se evalúa la problemática de inundaciones de la zona.

Las medidas correctoras propuestas que no se corresponden con los impactos que señala como significativos, son simples recomendaciones sin definir en términos técnicos y económicos.

La elección de la solución 1, se hace en el estudio informativo mediante un análisis multicriterio, en el que se recoge entre otros aspectos, los medioambientales.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

En el período de información pública se ha presentado las siguientes alegaciones:

Ayuntamiento de Caldas de Reyes.

Junta de Montes de Follente y Outeiro.

Vecinos de la parroquia de Rivo en Caldas de Reyes.

Grupo municipal del Partido Popular del Ayuntamiento de Caldas de Reyes.

Vecinos de la parroquia de Santa María de Bemil en Caldas de Reyes.

El contenido ambiental de las alegaciones se refiere a las inundaciones y otras afecciones sobre los terrenos agrícolas que produciría el trazado de la solución 1.

Tras el período de información pública, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia modifica la solución propuesta en un principio, e informa proponiendo la solución 3 como la más conveniente.

17978 RESOLUCION de 31 de mayo de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorrogua la homologación del traje de inmersión intrínsecamente aislante de la marca «Stearns», modelo ISS-590-I.

Por Resolución de 20 de junio de 1991 («Boletín Oficial del Estado» número 197, de 17 de agosto), la Dirección General de la Marina Mercante, homologó, con número 43/0691, el traje de inmersión intrínsecamente ais-

lante de la marca «Stearns», modelo ISS-590-I, para ser empleado en buques y embarcaciones, fabricado en Estados Unidos por la firma «Stearns Manufacturing Co.», en Minesota.

A instancia de «J. L. Gándara y Compañía, Sociedad Anónima», y con domicilio en calle Acebal Idígoras, 24, 48001 Bilbao, solicitando la prórroga de la mencionada homologación, y comprobando que el elemento continúa cumpliendo los requisitos exigidos,

Esta Dirección General ha resuelto prorrogar el período de validez de la mencionada homologación hasta el 31 de diciembre de 1997.

Elemento: Traje de inmersión intrínsecamente aislante. Marca/modelo: «Stearns»/ISS 590-I. Número de homologación: 43/0691.

Madrid, 31 de mayo de 1993.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

17979

RESOLUCION de 31 de mayo de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio previo e informativo de la carretera N-234 de Sagunto a Burgos y carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Tramo: Variante norte de Teruel, provincia de Teruel, 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, 31 de mayo de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio previo informativo de la CN-234 de Sagunto a Burgos y CN-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Tramo: Variante norte de Teruel, provincia de Teruel, 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 18 de febrero de 1991, como memoria-resumen diversa documentación relativa al estudio previo e informativo del referido tramo.

El estudio previo e informativo tiene por objeto el análisis de la viabilidad y la comparación de alternativas en la conexión de las carreteras N-234 de Sagunto a Burgos (sentido Burgos) y N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca (sentido Alcañiz), circunvalando por el noroeste la población de Teruel.

Las alternativas que se establecen en la memoria-resumen contienen: Ocho propuestas de trazado denominadas soluciones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua 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 28 de junio de 1991, la referida Dirección General 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 previo e informativo y el estudio de impacto ambiental, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 29 de septiembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio previo e informativo, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio previo e informativo.

Los aspectos más destacados del referido 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 proyecto de la carretera N-234 de Sagunto a Burgos y CN-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Tramo: Variante norte de Teruel, provincia de Teruel.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que de las ocho soluciones presentadas la llamada solución 2 resulta viable desde el punto de vista ambiental, con las siguientes condiciones:

1. Permeabilidad territorial.—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará el nivel actual de todos los servicios entre los que se señala el paso de ganado y demás comunicaciones agrarias de interés general en las denominadas Vereda del Puerto, Vereda de Celadas y Vereda del Alfambra.

2. Protección del sistema hidrológico.—No se verterá ningún tipo de residuo ni material, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente, o por erosión o por escorrentía, pueda afectarse al sistema fluvial del río Alfambra y al acuífero cercano, del que es manifestación el manantial de los Baños. Por ello se procederá previamente a delimitar este acuífero y sus zonas de recarga.

En particular, en el paso sobre el río Alfambra, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la calzada, vallando durante las obras los bordes a lo largo de la vegetación de ribera, y se diseñarán medidas para evitar el riesgo de vertido al río o al acuífero, de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte.

En cumplimiento del artículo 41.1 de la Ley de Aguas, previa consulta a la Confederación Hidrográfica del Júcar, se repondrán los pasos de agua de lluvia sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, dimensionando las obras con los gálibos que garanticen el paso de los caudales y sólidos previsible.

3. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se redactará un proyecto de ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el capítulo 6 del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua especialmente del río Alfambra, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén, siendo las alturas más destacadas en desmonte 7 metros en el punto kilométrico 2,988, y 8 metros en el punto kilométrico 4,973; y, en terraplén, de 18 metros en el punto kilométrico 1,481; 8 metros en los puntos kilométricos 2,486 y 2,800, y 11 metros en el punto kilométrico 4,650. Asimismo, contemplará la delimitación y recuperación de los terrenos a utilizar para situar escombreras y vertederos, para tránsito de maquinaria, para almacén de materiales, plantas de hormigonado, asfaltado y parques de maquinaria; y la localización, forma de explotación y recuperación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso. La localización de canteras graveras y zonas de préstamo no deberá afectar acuífero o zona de recarga alguna, para lo que se realizará un estudio previo al respecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

4. 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 el condicionado de esta declaración.

En él se detallara el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones: