

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 Idigoras, 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:

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

– Descripción de las actuaciones ejecutadas relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

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

– Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 3.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, 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.

5. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

– Delimitación del acuífero y sus zonas de recarga, y diseño de medidas para evitar los vertidos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte, a que se refiere la condición 2.

– Proyecto de recuperación a que hace referencia la condición 3, incluyendo el estudio previo de no afectación a acuíferos, para la localización de canteras, graveras y zonas de préstamos.

Madrid, 31 de mayo de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	—
Presidencia de la Diputación de Aragón	X
Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda de la Diputación General de Aragón	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Gobierno Civil de Teruel	—
Diputación Provincial de Teruel	X
Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	X
Asociación naturalista de Aragón (ANSAR)	—
Asociación ecologista de Zaragoza	X
OTUS-ATENEIO. Ornitólogos turolenses	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—

La respuesta del ICONA fue la siguiente:

No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento.

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son:

La Diputación General de Aragón realiza las siguientes consideraciones:

– Deben estudiarse especialmente los posibles impactos paisajísticos en los pasos del río Alfambra. Se recomienda el empleo de estructuras frente a terraplenes. Al mismo tiempo debe estudiarse la visibilidad y

los movimientos de tierra necesarios en cada uno de los trazados (1, 2 y 6).

– La solución 1 atraviesa el río Alfambra justamente donde se halla flanqueado por sendos montículos que habría que excavar originando fuertes desmontes. Sería conveniente estudiar una modificación de trazado que discurra al sur de ellos.

– Respecto a los impactos paisajísticos al paso del barranco de la Hoz, en principio será menos impactante donde más estrecho sea, y, por lo tanto, la mejor solución será la 2.

– Deben ubicarse las escombreras fuera de las vegas y en lugares de escasa visibilidad y estudiarse con detalle las medidas de integración paisajística ya que va a ser un trazado visible desde una zona de Teruel y próximo a los agricultores que trabajan en la vega del Alfambra.

– Que se aprovechen los suelos de cultivo ocupados por la traza para la restauración de todos los elementos afectados por las obras, y utilizar en ellas las especies autóctonas mejor adaptadas a la rápida fijación y colonización.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que la variante deberá permitir el paso de las aguas superficiales afectadas, teniendo en cuenta que las obras de fábrica deben dimensionarse con los gálibos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible.

Donde no existan cauces definidos, tendrán que reponerse las servidumbres de paso de agua de tal modo que se cumpla el artículo 45.1 de la Ley de Aguas, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes.

Asimismo, señala que para evitar los posibles impactos sobre el agua subterránea se estudien:

- Localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencia.
- Calidad de las aguas e inventario de vertidos.
- Evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

Solicita también la no afectación a los recursos de agua superficial y subterránea por vertidos contaminantes, préstamos y extracciones.

Por último indica que deben respetarse las formaciones vegetales de ribera que aparecen asociadas a los cauces, especialmente del río Alfambra.

La Diputación Provincial de Teruel realiza las siguientes sugerencias ambientales:

– La traza más adecuada ambientalmente sería la número 2, respetando las posibles zonas de Quercus Ilex residuales y el acuífero de la estación de Baños.

– Se debe definir la localización y tratamiento de restauración de escombreras, vertederos y zonas de préstamos de materiales.

– Se debe facilitar el acceso de vehículos, personas y ganado en sus pasos tradicionales.

– Se debe restaurar la hidrología para evitar los encharcamientos.

– Se atenderá a la restauración paisajística de taludes, pasos, etc.

– Se tendrá en cuenta las direcciones de vientos, para evitar la llegada a la población de polvo (de obras y voladuras) y contaminantes orgánicos del asfalto.

El Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Zaragoza señala lo siguiente:

– Tal como se indica en la descripción de soluciones, las variantes más adecuadas de cara a las perspectivas de crecimiento de la ciudad y conservación de áreas agrícolas de alta rentabilidad, son las 1-2-6, por lo que debiera hacerse el máximo hincapié en resolver una de ellas, siendo la 1 la que seguramente tiene menos problemas geotécnicos y afecciones paisajísticas.

– Respecto a la variante más deseable geomorfológicamente, ya que se separa del sector de problemas geotécnicos en relación con los yesos, que es la 1, sería conveniente cuidar el impacto visual desde la ciudad de los terraplenes y obras principales y secundarias, ya que la variante discurre por el otro lado del valle del Alfambra; y la preservación del paraje de Los Baños, manantial que surge justamente en el pie del terraplén de la estación antigua de ferrocarril y que fue objeto de utilización en el pasado como balneario.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de 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.

Se trata de una carretera con una longitud de 5.263 metros, una sola calzada de dos direcciones, y anchura de plataforma de 10 metros.

El área geográfica del estudio se enmarca en el entorno de la población de Teruel y la vega del río Alfambra.

Descripción de las soluciones:

Las soluciones 1, 2 y 6 parten de la CN-234 a la altura del comienzo del polígono industrial La Paz, siguiendo durante casi un kilómetro la actual carretera provincial de Concud y Celadas para después girar a la derecha hacia el paraje conocido como El Chantre, atravesando luego terrenos de secano, y bordeando la vega del río Alfambra llega a la CN-420 por la zona de la estación de Los Baños del antiguo ferrocarril minero de Ojos Negros a Sagunto.

Estas alternativas son las que se alejan más del núcleo de Teruel, atravesando terrenos de poco valor intrínseco, afectando a la vega en la zona que tiene menos anchura. La longitud de estas soluciones es aproximadamente de 5.260 metros.

Las soluciones 3, 7 y 8 arrancan del mismo punto que las anteriores, girando a la derecha para ganar la vega del río Alfambra, por la que transcurren hasta llegar a la CN-420 discurriendo más próximas a Teruel.

Estas soluciones presentan como problemas el mayor recorrido por zona de vega y el discurrir paralelo muy próximo al río con la exigencia de establecimiento de muros de defensa de cierta importancia. La longitud de estas soluciones es aproximadamente de 3.600 metros.

Las soluciones 4 y 5, son de carácter más urbano, correspondiendo la 4 a lo previsto, en el Plan General de Ordenación de Teruel, y quedaría como una vía perimetral por la cornisa de la zona de los Llanos de San Cristóbal, bordeando la ampliación del suelo urbano de las Viñas, que tiene una tendencia acusada a la urbanización de uso residencial. La 5 tiene características aún más urbanas, ya que la traza discurre por los citados terrenos de Las Viñas, ya claramente consolidados con abundantes edificaciones. Ambas soluciones arrancan del paraje conocido como Puente del Cubo, en el tramo de acceso a Teruel por la Virgen del Carmen desde la variante de la CN-234; atraviesan después un tramo de la Vega del río Alfambra, necesitando a continuación un fuerte terraplenado para ganar cota en el cruce con el ferrocarril Zaragoza-Valencia; llegan a los llanos de San Cristóbal y, después de atravesar las zonas suburbanas, hacen su conexión con la CN-420 en un punto próximo a Teruel. La solución 4 tiene una longitud de unos 2.700 metros y la solución 5 de unos 2.000 metros.

Todas las alternativas precisan la construcción de un puente sobre el río Alfambra, y obras de paso sobre el ferrocarril Zaragoza-Valencia. Además las soluciones 7 y 8 requieren la construcción de los correspondientes pasos para salvar el Arroyo Rioseco.

El estudio previo e informativo selecciona como opción más recomendable la denominada solución 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio señala que los alrededores de Teruel presentan un relieve muy variado, con pendientes que pueden llegar al 40 por 100. Los corredores por los que se desarrollan las trazas son relativamente suaves, teniendo en común un punto bajo en el cruce con el río Alfambra y dos ascensos para alcanzar las carreteras N-234 y N-420.

El estudio señala que el principal curso de agua que afecta a la zona en que se desarrollan las trazas es el río Alfambra. Dicho cauce se caracteriza por su gran irregularidad. Ocasionalmente las avenidas extraordinarias pueden dar lugar a inundaciones de parte de la Vega, que si bien pueden alcanzar bastante extensión, no tienen efectos excesivamente graves, debido a la poca altura de la lámina:

El resto de los cauces existentes, según dice el estudio, no son de circunvalación permante, sino meras ramblas y barrancos de los que el más destacado es la rambla del Río Seco, afluente del Alfambra, que puede dar caudales de cierta importancia en épocas de tormenta.

En cuanto a la hidrología subterránea, el estudio señala que el único acuífero que puede afectarse es el que da lugar al manantial de los Baños. Se trata de un acuífero superficial con un nivel freático aproximadamente a 1 metro de la superficie del terreno, situado en los alledaños de la antigua estación balnearia.

El estudio indica que la vegetación natural no se ve afectada en ningún punto, ya que ha sido desplazada por los cultivos de secano o de regadío.

En cuanto a la fauna, el estudio destaca que no hay especies singulares. Cita el jabalí en los llanos de la zona de Concud, con presencia estacional

y eventuales bajadas a la vega; conejo, liebre y perdiz, córvidos; y en el río Alfambra trucha y barbo, si bien en duras condiciones de supervivencia por la irregularidad de los caudales.

Define en la zona, cinco ámbitos generales de paisaje, correspondientes a secano, laderas, regadío, ribera y llanos de San Cristóbal.

Señala la fuerte dependencia del entorno del sector productivo primario, con poca importancia de los sectores industrial y de servicios.

El estudio considera como menos impactante las soluciones 1, 2 y 6 e igualmente válidas desde el punto de vista ambiental.

Los impactos significativos detectados en la solución 2, seleccionada por el estudio previo, son los siguientes:

- Afeción producida por los movimientos de tierras 162.617 metros cúbicos de excavación y 153.500 metros cúbicos de terraplén.

- Desmontes con alturas de 7 metros en el punto kilométrico 2,988, y de 8 metros en el punto kilométrico 4,973; terraplenes de 18 metros en el punto kilométrico 1,481, de 8 metros en los puntos kilométricos 2,486 y 2,800, y de 11 metros en el punto kilométrico 4,650.

- Construcción del puente sobre el río Alfambra.

Análisis del contenido:

- No figura la descripción del proyecto, obligando al evaluador a utilizar los documentos técnicos de aquél.

- Están bien descritas las características del medio físico y del medio socioeconómico, aunque este último abunda en datos que van mucho más lejos del área afectada por el proyecto.

- El estudio adolece de planos de adecuada escala y detalle, con representación exclusiva del área afectada, especialmente de la cuenca hidrográfica.

- No se señala la ubicación de canteras y vertederos.

- La identificación de impactos es aceptable, pero no describe la técnica empleada para determinar los valores que asigna a los mismos.

- No figura el programa de vigilancia ni el documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Confederación Hidrográfica del Júcar. La Confederación Hidrográfica no advierte ningún inconveniente en los trazados estudiados, y en lo que respecta a sus competencias los informa favorablemente.

17980 *RESOLUCION de 1 de junio 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-120 de Logroño a Vigo, puntos kilómetros 164,2 al 165,1: Variante de Melgar de Fernamental (Burgos)», 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, 1 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Carretera N-120 de Logroño a Vigo, puntos kilométricos 164,2 al 165,1: Variante de Melgar de Fernamental (Burgos)», 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 1 de febrero de 1991, como Memoria-resumen, la Orden de estudio informativo y un croquis de situación de la actuación propuesta.