

da, por la que se aprueban las disposiciones reguladoras de este distintivo de calidad para hormigón preparado de uso en la edificación,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para hormigón preparado para obras de hormigón en masa o armado de uso en la edificación a los hormigones fabricados por «Hormigones y Transportes de Barcelona, Sociedad Anónima Laboral» (HORTANSAL), en su central de hormigonado en Santa Coloma de Cervello (Barcelona), designados por resistencia, para los tipos H-125, H-150, H-175, H-200, H-225 y H-250, que figuran en la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armados EH-91».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de julio de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lladén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

21995 *ORDEN de 13 de julio de 1993 por la que se concede el Sello INCE para hormigón preparado a «Steetley Ibérica, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Madrid.*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello INCE, y la Resolución de 24 de febrero de 1982, de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, por la que se aprueban las disposiciones reguladoras de este distintivo de calidad para hormigón preparado de uso en la edificación,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para hormigón preparado para obras de hormigón en masa o armado de uso en la edificación a los hormigones fabricados por «Steetley Ibérica, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en carretera de Villaverde a San Martín de la Vega, kilómetro 2,500, Madrid, designados por resistencia, para los tipos H-125, H-150, H-175, H-200, H-225 y H-250, que figuran en la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armados EH-91».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de julio de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lladén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

21996 *ORDEN de 13 de julio de 1993 por la que se concede el Sello INCE para hormigón preparado a «Goiherriko BI, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Beasain (Guipúzcoa).*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello INCE, y la Resolución de 24 de febrero de 1982, de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, por la que se aprueban las disposiciones reguladoras de este distintivo de calidad para hormigón preparado de uso en la edificación,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para hormigón preparado para obras de hormigón en masa o armado de uso en la edificación a los hormigones fabricados por «Goiherriko BI, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Beasain (Guipúzcoa), designados por resistencia, para los tipos H-125, H-150, H-175, H-200, H-225 y H-250, que figuran en la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armados EH-91».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de julio de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lladén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

21997 *ORDEN de 13 de julio de 1993 por la que se concede el Sello INCE para hormigón preparado a «Horgobisa, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Urretxu (Guipúzcoa).*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello INCE, y la Resolución de 24 de febrero de 1982, de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, por la que se aprueban las disposiciones reguladoras de este distintivo de calidad para hormigón preparado de uso en la edificación,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para hormigón preparado para obras de hormigón en masa o armado de uso en la edificación a los hormigones fabricados por «Horgobisa, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Urretxu (Guipúzcoa), designados por resistencia, para los tipos H-125, H-150, H-175, H-200, H-225 y H-250, que figuran en la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armados EH-91».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de julio de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lladén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

21998 *ORDEN de 13 de julio de 1993 por la que se concede el Sello INCE para hormigón preparado a «Hormigones Cavia, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Bilbao.*

De acuerdo con la Orden de 12 de diciembre de 1977 («Boletín Oficial del Estado» del 22) por la que se crea el Sello INCE, y la Resolución de 24 de febrero de 1982, de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda, por la que se aprueban las disposiciones reguladoras de este distintivo de calidad para hormigón preparado de uso en la edificación,

Este Ministerio, a propuesta de la Dirección General para la Vivienda y Arquitectura, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Se concede el Sello INCE para hormigón preparado para obras de hormigón en masa o armado de uso en la edificación a los hormigones fabricados por «Hormigones Cavia, Sociedad Anónima», en su central de hormigonado en Miravilla, 37, Bilbao, designados por resistencia, para los tipos H-125, H-150, H-175, H-200, H-225 y H-250, que figuran en la «Instrucción para el proyecto y la ejecución de obras de hormigón en masa o armados EH-91».

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 13 de julio de 1993.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, P. D. (Orden de 24 de abril de 1992), el Subsecretario, Antonio Lladén Carratalá.

Ilmos. Sres. Subsecretario del Departamento y Directora general para la Vivienda y Arquitectura.

21999 *RESOLUCION de 17 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 informativo de la carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona, puntos kilométricos 430,500 al 440,000. Variante de Fraga. Provincia de Huesca, 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, 17 de mayo de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-II, DE MADRID A FRANCIA POR BARCELONA, PUNTOS KILOMÉTRICOS 430,500 AL 440,000. VARIANTE DE FRAGA. PROVINCIA DE HUESCA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la Resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 18 de mayo de 1989, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consistente en la orden de estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este Estudio informativo es la definición de una variante de la CN-II entre los puntos kilométricos 430,500 y 440,000 para suprimir la travesía de la ciudad de Fraga, en la provincia de Huesca.

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 19 de julio de 1989, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dió 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 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 6 de julio de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 23 de diciembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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 proyecto de la carretera N-II, de Madrid a Francia por Barcelona, puntos kilométricos 430,500 al 440,000, variante de Fraga. Provincia de Huesca.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que, de las cuatro propuestas, la solución 1, modificada según la alegación presentada por la Asociación de Afectados por la Variante de la N-II, tramo Fraga, es ambientalmente viable, y según la presente Declaración, cumplirá las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias el acceso al nivel actual, como mínimo, de la N-211 (antigua C-231), de Fraga a Mequinenza, y de la C-232, de Fraga a Reus, así como de los caminos rurales y vías de paso existentes que, finalmente, atraviese.

Asimismo, se efectuará la reposición de los canales de riego que sean interceptados por la traza.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de mantener las características del cauce del río Cinca, así como las de las demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se verterán materiales ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se pueda afectar al sistema fluvial, y se minimizarán las afecciones a la vegetación de ribera.

Para proteger el acuífero detrítico del río Cinca, se procederá a:

- a) Delimitar sus contornos y sus áreas de recarga en la zona afectada por la obra.
- b) Proyectar las obras necesarias para que las aguas procedentes de la escorrentía de la lluvia no se vean desviadas de sus actuales pasos por las zonas de recarga del acuífero.
- c) Proyectar las medidas y obras necesarias para minimizar el riesgo de penetración en el acuífero de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías procedentes de la lluvia sobre la calzada.
- d) No situar sobre el acuífero ni en sus áreas de recarga maquinaria ni materiales de ninguna clase y vigilar continuamente que no se produzcan en esas zonas vertidos de ningún tipo.

3. *Prevención de inundaciones.*—Para el cálculo de la longitud del puente sobre el río Cinca se realizarán los análisis de desbordamiento pertinentes al nuevo emplazamiento impuesto por la modificación de la solución 1, en condiciones de sobreelevaciones despreciables en Fraga, utilizando el estudio hidrológico e hidráulico realizado por el CEDEX para este proyecto y empleado en la solución que ahora se modifica.

Se complementará el drenaje que supone el puente con estructuras de luz no menor de 20 metros cada una de ellas, permeabilizando el terraplén sobre la llanura de inundación. La longitud total de estas obras complementarias del puente deberán sumar más de 100 metros mientras no se demuestre que no es necesario.

4. *Prevención del ruido.*—El impacto producido por el ruido que afecta a algunas viviendas aisladas a lo largo de la traza se corregirá con las medidas necesarias para conseguir que, en la explotación de la vía, los niveles de inmisión sonora por causa de dicha explotación, medidos a 2 metros de las fachadas para cualquier altura, no sobrepasen los 55 dB (A) leq nocturnos ni los 65 dB (A) leq diurnos.

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

5. *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 en base a lo propuesto en el capítulo XI.1 del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua, especialmente del río Cinca, y la revegetación de taludes en desmonte y terraplén; 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 parque de maquinaria, y la localización y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando los volúmenes a extraer en cada caso.

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.

6. *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 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 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:

Obras de protección del acuífero respecto a recarga y contaminación a que se refiere la condición 2; medidas contra el ruido a que se refiere la condición 4; 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 5.

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 4 y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas con recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 5.

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.

7. 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, sus áreas de recarga y proyecto de obras y medidas a que se refiere la condición 2.

Estudios y medidas complementarias a que se refiere la condición 3.

Proyecto de las medidas a que se refiere la condición 4.

Proyecto a que hace referencia la condición 5.

Madrid, 17 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
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón.	
Gobierno Civil de Huesca.	
ICONA	X
Dirección General de Urbanismo.	
Diputación Provincial de Huesca	X
Ayuntamiento de Fraga	X
ADEPA (Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés).	
ANSAR (Asociación Naturalista de Aragón)	X
ADEVAN (Asociación Defensa Valle de Ansó).	

La respuesta de ICONA fue la siguiente:

Cabe mencionar, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, que el río Cinca a su paso por Fraga está clasificado como Área de Interés Cíprinicola en la clasificación de las aguas continentales españolas en base a su ictiofauna, realizada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas mediante convenio con el ICONA. En este tramo de río sobreviven algunos peces amenazados tales como «Cobitis calderoni», «Blennius fluviatilis», «Chondrostoma toxostoma», etc., por lo que deben extremarse las precauciones en lo que concierne a las actuaciones sobre el cauce fluvial.

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Fraga indica en su escrito las sugerencias sobre el impacto ambiental del proyecto, acordadas en el Pleno de dicho municipio.

Señala que el trazado afecta a terrenos de altísimo valor agrícola, base de la economía de la ciudad de Fraga.

Sugiere la necesidad de que la variante se construya de forma «volada», ya que la población está situada a orillas del río Cinca, y se ha visto anegada por las aguas de dicho río en diversas ocasiones (la más reciente en 1982). En su opinión, la construcción de la variante hace el efecto de embalsamiento en casos de avenidas del río.

Solicita se minore en el grado que sea posible la repercusión negativa del proyecto en atención a la importancia de los desvíos de riegos, servidumbres, y restitución de los límites en la zona de expropiación que pueden influir de modo muy negativo.

Al mismo tiempo señala la existencia de dos trazados viarios: La CN-II y la autopista A-2 en una franja de aproximadamente 3 kilómetros. Debiendo, además, contemplarse las previsiones que puedan existir con el trazado de la línea férrea del tren de alta velocidad.

El Ayuntamiento adjunta una serie de escritos de adhesión al acuerdo del Pleno municipal, suscritos por personas y asociaciones de diverso tipo, de la ciudad de Fraga.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de una variante de la carretera N-II entre los puntos kilométricos 430,500 y 440,000 que evite la travesía del casco urbano de la población de Fraga.

Se trata de una carretera con una sola calzada de dos direcciones, y anchura de plataforma de 12 metros.

El área geográfica del estudio queda limitada al entorno de la población de Fraga y el valle del río Cinca, en el que se asienta.

El estudio informativo contempla cuatro soluciones de trazado denominadas solución 1, solución 2, solución 3 y solución 4.

Todas las soluciones atraviesan la vega del río Cinca, más o menos paralelamente a la CN-II; las soluciones 1, 2 y 3 aproximadamente 1,5 kilómetros hacia el sur, y la solución 4 a 1 kilómetro por el norte.

La solución 1 que parte del kilómetro 432 de la CN-II, al igual que todas las demás, atraviesan los terrenos agrícolas de la margen derecha del río Cinca, y precisa la construcción de un túnel de 535 metros de longitud, todo ello común a las otras tres opciones que se desarrolla al sur de Fraga. Cruza el río mediante un viaducto, más al sur que la solución 2 y se introduce en las terrazas de la margen izquierda, atravesando un área aprovechada en su mayor parte por cultivos de regadío, interceptando las estribaciones no cultivables a la cota aproximada de 208 metros en lugar de los 240 metros en que se encuentra el túnel actual de la CN-II. La longitud total de esta solución es de 9.784 metros.

La solución 2 es común, como se ha dicho, con la solución 1 antes de cruzar el río, cruza el río, y se introduce en una terraza con relieve muy irregular, en un zona muy castigada por la erosión; con algo de matorral y sin cultivar. Lo abrupto del terreno requiere movimientos de tierra de consideración, sucediéndose tramos cortos de desmonte y relleno. Este trazado se incorpora de nuevo a la CN-II en el punto kilométrico 439,600 y requiere el acondicionamiento de la plataforma actual con ensanche del túnel existente y mejora del trazado de las curvas del canal. La longitud total del tramo es de 9.708 metros.

La solución 3 abandona la solución 1 aproximadamente a 1 kilómetro después de cruzar el río Cinca, bordeando una extensa llanura cultivada, que requiere escasos movimientos de tierras. Presenta un perfil longitudinal con pendientes superiores a las de la solución 1, si bien su cota máxima está alrededor de los 171 metros. Retoma a la CN-II unos 200 metros más lejos que la solución 1. Su longitud es de 10.329 metros.

La solución 4, que discurre al norte del núcleo de Fraga, atraviesa la vega y cruzado el río Cinca, se introduce en un área de terreno irregular con llanuras y barrancos, lo que presenta unas importantes dificultades topográficas y un considerable movimiento de tierras; precisando además la construcción de un túnel de 985 metros de longitud.

Esta solución ocupa suelo agrícola de regadío en su mayor parte, enlazando con la CN-II en el mismo punto previsto para la solución 1. La longitud total de esta opción es de 9.695 metros.

El estudio informativo selecciona como opción más recomendable la denominada solución 1, en lugar de la solución 2, porque así se evita el acondicionamiento de un tramo de la actual CN-II desde el punto kilométrico 440,000 hasta el 443,000.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio describe las características de los diferentes factores ambientales locales, y realiza una valoración de los distintos componentes considerados, tales como medio físico, medio hídrico, medio biológico, hábitat humano, medio socioeconómico y paisaje.

Señala que el clima de la zona tiene unas temperaturas que oscilan entre extremos muy alejados, con inviernos muy fríos y veranos calurosos. Durante el invierno se produce una notable inversión térmica que afecta al fondo de la cubeta del Ebro. En cuanto a las precipitaciones, éstas se concentran de forma irregular sobre un número de días relativamente bajo, no teniendo la zona más de cincuenta y siete días de lluvia al año, por lo que la pluviosidad anual oscila alrededor de los 300 milímetros. Se trata de un territorio árido donde no hay fuentes ni arroyos permanentes.

Indica el estudio que la naturaleza del suelo y las características climáticas son factores que contribuyen notablemente a potenciar los fenómenos erosivos.

La estructura hidrológica comprende un cauce principal que es el río Cinca, con un caudal medio absoluto de 78,6 metros cúbicos por segundo en la estación de aforo de Fraga. Un fenómeno hidrológico importante son las crecidas y estiajes. El río puede presentar fuertes caudales medios diarios e instantáneos, pudiendo sobrepasar los 2.000 metros cúbicos por segundo. Estas crecidas tienen una distribución bastante irregular produciéndose a comienzos y finales de primavera y otoño. Los estiajes son menos espectaculares, y llegan a unos caudales que pueden suponer el 2 por 100 del caudal medio anual (1,5 metros cúbicos por segundo en Fraga).

El estudio señala que las aguas subterráneas forman un excelente acuífero detrítico, cuya principal alimentación procede de los excedentes de riegos de canales y acequias, existiendo una conexión hidráulica entre el río y el acuífero.

La riqueza de la flora es escasa, con una total ausencia de vegetación autóctona. El estudio considera el impacto sobre ella de escasa importancia, reduciéndose a la desaparición de matorral estepario.

El estudio de impacto ambiental destaca que la fauna terrestre ha quedado muy empobrecida, paralelamente a lo ocurrido con la vegetación, reduciéndose exclusivamente a pequeños mamíferos propios de los cultivos como son conejos, topos, musarañas, etc. En las áreas de matorral abundan pequeños reptiles. El río Cinca está clasificado como Área de Interés Ciprimícola, estando formada la fauna acuática en este tramo por «Cobitis valderoni», «Blenhius fluviatilis», «Chondrostoma toxostoma», etc.

El estudio señala que por sus características Geofisiográficas, climáticas, etc., el municipio de Fraga tiene una importante producción agrícola, dedicando más de 21.000 hectáreas al cultivo, tanto de secano como de regadío. Lo esencial de la producción corresponde a los frutales, aunque también se dan cultivos de secano con importantes extensiones de cereal en un sistema tradicional de explotación que incluye ganado ovino y porcino.

El estudio de impacto ambiental incluye un plano donde se refleja el suelo urbano y urbanizable, haciendo constar que con ninguna de las alternativas se produce afección a dicho suelo.

El estudio propone la solución 2 (o la solución 1, en el caso de que la solución 2 necesite la mejora y rectificación del trazado de la CN-II entre los puntos kilométricos 440 y 443) como la más favorable desde un punto de vista ambiental.

Los impactos significativos son:

Afección producida por los movimientos de tierras, 1.029.786 metros cúbicos de excavación y 512.092 metros cúbicos de terraplén.

Presencia de taludes en desmonte con alturas de 12,5 metros en el punto kilométrico 0,615; de 14 metros en el punto kilométrico 0,750; de 12 metros en el punto kilométrico 1,655; de 9 metros en los puntos kilométricos 4,205 y 7,140; de 20 metros en el punto kilométrico 7,550; de 19 metros en el punto kilométrico 7,660; de 18 metros en el punto kilométrico 8,020; y de taludes en terraplén de 20 metros en el punto kilométrico 6,110, de 18 metros en el punto kilométrico 6,860, y de 8 metros en el punto kilométrico 7,350.

Afección producida por la construcción de la estructura de paso del río Cinca.

Incidencia del ruido en viviendas aisladas a lo largo del trazado.

El estudio de impacto ambiental elige la misma solución que el estudio informativo.

Análisis de contenido

El estudio refleja una buena descripción de las propuestas de trazado, y un buen planteamiento de los diversos medios identificando y evaluando para cada elemento los impactos comparando los efectos para cada alternativa, pero presenta las siguientes deficiencias:

No se incluye ningún plano hidrológico de la zona de proyecto, y falta cartografía pormenorizada de los usos del suelo y de la vegetación.

No se incluyen planos de planta ni perfiles longitudinales de las diversas soluciones.

Se incluye un plano de viviendas dispersas afectadas por el ruido pero sin especificar su situación kilométrica ni su distancia a la vía.

No se señala la ubicación de canteras y vertederos.

Las medidas correctoras no están definidas ni en términos técnicos ni económicos.

El programa de vigilancia ambiental no tiene especificidad alguna como consecuencia de la mencionada indefinición de las medidas correctoras.

No figura documento de síntesis.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes

Alegaciones de los Organismos: Ayuntamiento de Fraga.

Alegaciones de particulares:

Asociación de Afectados por la Variante de Fraga.

Doña Carmen y doña Ana Canales Aribau.

Alegaciones fuera de plazo: «Autopistas, Concesionaria Española, Sociedad Anónima».

Los aspectos ambientales más significativos referidos concretamente a este proyecto y no a la planificación del territorio, mencionados en las alegaciones, son:

El Ayuntamiento de Fraga manifiesta que deben seguirse considerando adecuadas las sugerencias acordadas por el Pleno municipal y que fueran remitidas en su día a la Dirección General de Medio Ambiente. Dichas sugerencias se recogen en el anexo I de esta declaración.

La Asociación de Afectados por la Variante de Fraga manifiesta que dado que la variante afecta a zonas de cultivo dedicadas a la producción frutera en plantaciones intensivas situadas en una zona privilegiada, se ha encargado un trabajo (el cual se adjunta a la alegación), en el que se señalan diversas correcciones al trazado contemplado en el estudio informativo en aras a la obtención de un mejor resultado, tanto en la obra a ejecutar, como en una menor afectación de bienes, reduciendo al propio tiempo el impacto ambiental.

El nuevo trazado propuesto, consiste en la solución 1 modificada entre los puntos kilométricos 1,470 y 5,750, tramo en el que desplaza la traza hacia el norte (más de cerca de Fraga), situando el puente sobre el río Cinca unos 450 metros aguas arriba. Con esta modificación, la alegación expone que se producirán los siguientes efectos:

Menor impacto sobre el área recorrida en cuanto a afecciones demaniales, mejorando sensiblemente el paso por la vega derecha del Cinca y evitando los cultivos de la vega izquierda.

Menor efecto contracción hidráulica del río y por tanto las consecuencias en caso de avenida serían menores.

Menor impacto sobre edificaciones a efectos sonoros y visuales.

22000 RESOLUCION de 25 de junio de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la Prórroga de la Aprobación de Modelo número 89110, de la báscula puente híbrida para camiones, modelo RV-60-H 6P, en la versiones de 50.000 kilogramos y 60.000 kilogramos de alcance máximo, con plataforma metálica o de hormigón, sobre estructura metálica, sobre seis puntos de apoyo en foso de obra civil, otorgada a la firma «Fober-Bas, Sociedad Limitada», con Registro de Control Metrológico número 0165A.

Vista la petición interesada por la Entidad «Robes-Bas, Sociedad Limitada», domiciliada en carretera de Toledo a Alcázar de San Juan, kilómetro 66,200 de 45710-Madrirdejos (Toledo), en solicitud de autorización de Prórroga de la Aprobación de Modelo, número 89110, de la báscula puente híbrida, modelo RV-60-H 6P, aprobada por Resolución de 28 de diciembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 20 de enero de 1990), el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de acuerdo con la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre; la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 28 de diciembre de 1988 con arreglo a la disposición transitoria de la Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 24 de noviembre de 1992, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga hasta el 31 de diciembre del 2002 a partir de la fecha de esta Resolución a favor de la Entidad «Rover-Bas, Sociedad Limitada» de la aprobación de modelo número 89110, de la báscula puente híbrida, modelo RV-60-H 6P.

Segundo.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de Aprobación de Modelo.

Tres Cantos, 25 de junio de 1993.—El Presidente del Centro Español de Metrología, Antonio Lladén Carratalá.