

22004 RESOLUCION de 30 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-II, de Madrid a Francia por la Junquera, puntos kilométricos 521,0 al 525,0. Variante de Cervera. Autovía Lérida-Cervera. Provincia de Lérida, 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, 30 de junio 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 LA JUNQUERA, PUNTOS KILOMÉTRICOS 521,0 AL 525,0. VARIANTE DE CERVERA. AUTOVIA LERIDA-CERVERA. PROVINCIA DE LERIDA, 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 22 de septiembre de 1988, como memoria-resumen, la Orden de estudio informativo, correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto el análisis de la viabilidad y la comparación de alternativas para resolver los problemas planteados en la travesía de Cervera. Se consideran cuatro alternativas llamadas 1, 2, 3 y 4.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente 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 8 de noviembre de 1988, la referida Dirección General 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 con la alternativa 2 de unos 9,5 kilómetros como la más recomendable, fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el Boletín Oficial del Estado de 11 de julio de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, 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 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-II, de Madrid a Francia por la Junquera. Tramo variante de Cervera, provincia de Lérida.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que, de las cuatro 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 comunicaciones agrarias de interés general.

2. *Protección de fauna.*—Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna, se estudiarán, previa consulta con el órgano competente de la Generalidad de Cataluña, los pasos naturales y se diseñarán los pasos artificiales al menos cada 500 metros.

3. *Protección contra el ruido.*—Se diseñarán las medidas adecuadas para que los niveles de inmisión sonora no sobrepasen los 52 dBA Leq entre las veintitrés y las siete horas, ni los 62 dBA Leq entre las siete y las veintitrés horas, en condiciones de campo abierto, o los 55 dBA Leq y 65 dBA Leq, respectivamente, en los períodos horarios citados, a dos metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones de vivienda existentes en esta fecha.

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

4. *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 9 del estudio de impacto ambiental. El citado proyecto deberá incorporar con especial atención las acciones de recuperación ambiental y paisajística de taludes en desmontes en torno a los puntos kilométricos 106,460 y 107,475, y en los terraplenes en torno a los puntos kilométricos 99,725, 100,00, 103,585 y 107,200. 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.

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.

5. *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 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 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 pasos de fauna a que se refiere la condición 2.

Descripción de las medidas diseñadas de protección contra el ruido realmente ejecutadas a que se refiere la condición 3.

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 4.

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 4.

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.

6. *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:

Diseño y localización de pasos de fauna a que se refiere la condición 2.

Definición en términos técnicos y económicos adecuados de las medidas a que se refiere la condición 3.

Proyecto de recuperación a que hace referencia la condición 4, que incluirá la localización de canteras, graveras y zonas de préstamos.

Madrid, 30 de junio 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
Dirección General de Política Territorial. Generalidad de Cataluña	X
Diputación Provincial de Lérida. Ayuntamiento de Cervera. Departamento de Ecología y Medio Ambiente. Asociación de Amigos de las Naciones Unidas. ADENA. L'Assemblea Verda	X
Sociedad Española de Ornitología.	

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, ya que, de acuerdo con la información disponible, no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitat requieran medidas especiales de conservación al amparo de la legislación vigente.

Los aspectos más relevantes contenidos en las restantes respuestas son:

Dirección General de Política Territorial. Generalidad de Cataluña.—Señala que la solución sur (4) que transcurriría por el valle del río de Ondara, de alto valor agrícola, sería extraordinariamente conflictiva y negativa y que una variante norte supondría afectar zonas de secano de menor valor cualitativo con un grado de impacto ambiental mucho menor. Con independencia de la solución elegida, se debe tener en cuenta el impacto paisajístico.

Asamblea verde.—Hacen las siguientes indicaciones:

Aislar mediante arbustos la carretera del entorno a fin de amortiguar ruidos, contaminación y menor deterioro del paisaje. Acondicionar en arceles un carril adicional para facilitar la circulación de bicicletas. Facilitar pasos subterráneos para pequeños animales mediante tubos de 20 ó 25 centímetros de diámetro cada 50 ó 100 metros.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la definición de una solución para evitar la travesía de la carretera N-II por Cervera. Se estudian cuatro soluciones llamadas 1, 2, 3 y 4. Las tres primeras discurren al norte de la ciudad, mientras que la solución 4 lo hace por el sur. Las soluciones 1, 3 y 4 arrancan en la barriada de La Curullada, mientras que la solución 2 tiene su inicio 1.500 metros en dirección a Lérida, formando una variante en dicha barriada. La solución 3 es la más próxima al casco urbano de Cervera y coincide en su final con las soluciones 1 y 2 en el mismo punto, situado a unos 900 metros más hacia Barcelona que el de la solución 4.

Las tres primeras soluciones atravesarían las carreteras: CN-141, de Cervera-Guissona; Cervera-St. Ramón, y Cervera-Agramut, y la línea férrea Madrid-Barcelona.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio define la zona enmarcada en la comarca de La Segarra, dentro de la depresión central catalana, con un relieve de altiplanos no demasiado accidentado.

Respecto a la vegetación de la zona, el estudio la describe como típica mediterránea con formaciones representada en la actualidad por pequeños bosques de encinas con robles muy empobrecidos debido a la degradación antrópica; numerosas especies arbustivas; vegetación leñosa de ribera y ripícola muy degradada en las zonas cercanas al río Ondara, y cultivos, siendo el maíz el más frecuente y productivo de la zona.

En cuanto a la fauna, el estudio relaciona las especies encontradas en la zona, entre las que se encuentran aves, reptiles y pequeños mamíferos sin ninguna característica destacable, siendo especies que soportan la presencia humana y ninguna catalogada en la lista roja de los vertebrados de España.

El paisaje se describe con amplias panorámicas y amplia visión, con altiplanos y drenajes excavados y con montañas abruptas al norte, y una calidad escénica media representativa del paisaje típico regional. Toda la zona presenta gran riqueza monumental, si bien no se afecta a ninguna construcción perteneciente al catálogo de patrimonio arquitectónico ni a ningún yacimiento arqueológico catalogado.

En la descripción socioeconómica destaca el sector agrario como decisivo en la economía de la zona y un fuerte crecimiento en el sector servicios.

En el análisis de alternativas, el estudio desestima la solución 4 (sur) por transcurrir a lo largo del río Ondara, donde los cultivos predominantes son la huerta y frutal-regadío. El trazado de las tres soluciones que discurren por el norte es muy parecido, con características análogas en cuanto al aprovechamiento, relieve y paisaje, siendo la solución 2 la más alejada del pueblo de Cervera.

El estudio selecciona la solución 2 como la más recomendable, no encontrándose en ella impactos importantes sobre vegetación y fauna de la zona, no afecta a la población de La Curullada, supone una buena conexión con la red viaria de la comarca, no afecta a los planes urbanísticos y de desarrollo del Ayuntamiento de Cervera.

El estudio propone una serie de medidas correctoras entre las que destaca las actuaciones para paliar el efecto del ruido mediante la utilización de pantallas acústicas y técnicas generales de revegetación. Propone un plan de vigilancia ambiental.

Análisis de contenido

El estudio desarrolla el contenido mínimo exigido por el Reglamento, si bien la información general es escasa, encontrándose deficiencias entre las que destaca: Falta de planos hidrológicos; falta cartografía de suelos y vegetación; no se menciona ubicación de canteras y vertederos; el capítulo de medidas correctoras son recomendaciones con falta de concreción y proyecto sin definición técnica ni económica; el programa de vigilancia marca una serie de obligaciones pero sin concreción de metodologías ni periodicidad en los informes.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Ayuntamiento de Cervera.
Ayuntamiento de Granyanella.
Consejo comarcal de la Segarra.
Informe de la Diputación de Lleida.

El contenido ambiental de las alegaciones y del informe se refieren a modificaciones de enlaces, áreas de descanso, y todas ellas mantienen la solución 2 como más favorable.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

22005 ORDEN de 9 de julio de 1993 por la que se resuelve autorizar la impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria al Centro privado de Bachillerato «Santa Rosa de Lima» de Madrid.

Visto el expediente instruido a instancia de don Francisco Garrido Chueca, en su calidad de titular del Centro privado de Bachillerato «Santa