

Marca: «Glocom».
Modelo: Global Phone 2000T.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Artículo 8.2 del Real Decreto 1066/1989,

con la inscripción

E	00 95 0062
---	------------

y plazo de validez hasta el 28 de febrero del 2000.

Y para que surta los efectos previstos en el punto 17 del artículo primero de la Ley 32/1992, de 3 de diciembre, de modificación de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 291, del 4), expido el presente certificado.

Madrid, 14 de febrero de 1995.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

9603

RESOLUCION de 14 de febrero de 1995, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se otorga el certificado de aceptación al terminal facsímil G-3 con teléfono y discriminador, marca «Lanier», modelo 4600.

Como consecuencia del expediente incoado en aplicación del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, a instancia de «Lanier España, Sociedad Anónima», con domicilio social en Madrid, calle López de Hoyos, 135, código postal 28002,

Esta Dirección General ha resuelto otorgar el certificado de aceptación al terminal facsímil G-3 con teléfono y discriminador, marca «Lanier», modelo 4600, con la inscripción E 00 95 0020, que se inserta como anexo a la presente Resolución.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 18.2 del Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto, la validez de dicho certificado queda condicionada a la obtención del número de inscripción en el Registro de Importadores, Fabricantes o Comercializadores que otorgará la Administración de Telecomunicaciones.

Madrid, 14 de febrero de 1995.—El Director general, Javier Nadal Ariño.

ANEXO

Certificado de aceptación

En virtud de lo establecido en el reglamento de desarrollo de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones, en relación con los equipos, aparatos, dispositivos y sistemas a que se refiere el artículo 29 de dicho texto legal, aprobado por Real Decreto 1066/1989, de 28 de agosto («Boletín Oficial del Estado» número 212, de 5 de septiembre), se emite por la Dirección General de Telecomunicaciones el presente certificado de aceptación, para el

Equipo: Terminal facsímil G-3 con teléfono y discriminador.
Fabricado por: Oki, en Japón.
Marca: «Lanier».
Modelo: 4600.

por el cumplimiento de la normativa siguiente:

Real Decreto 1584/1990, de 30 de noviembre («Boletín Oficial del Estado» de 12 de diciembre), y el Real Decreto 1376/1989, de 27 de octubre («Boletín Oficial del Estado» de 15 de noviembre).

con la inscripción

E	00 95 0020
---	------------

y plazo de validez hasta el 28 de febrero del 2000.

Y para que surta los efectos previstos en el punto 17 del artículo primero de la Ley 32/1992, de 3 de diciembre, de modificación de la Ley 31/1987, de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 291, del 4), expido el presente certificado en los términos establecidos en el artículo 14.2 del Real Decreto 1066/1989.

Madrid, 14 de febrero de 1995.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

9604

RESOLUCION de 10 de noviembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía Levante-Aragón N-234, de Sagunto a Burgos, tramo Sagunto-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.

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha de 21 de junio de 1990, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es, dentro del Plan General de Carreteras 1992-2000, la realización, en el corredor Ebro y Subebro, de la Autovía Levante-Aragón. Tramo: Sagunto-Teruel.

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, con fecha 26 de septiembre de 1990, la Dirección General de Política 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.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Sagunto-Teruel al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 18 de noviembre de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, con fecha 12 de abril de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

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, 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 autovía Levante-Aragón N-234, de Sagunto a Burgos, tramo Sagunto-Teruel, de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que, entre las soluciones factibles contempladas, la mejor para el medio ambiente corresponde a la solución A (la que más utiliza el desdoblamiento de la actual nacional-234) exceptuando seis pequeños subtramos que enlazan sin problemas con ella.

Los siete pequeños subtramos mencionados, referidos a la solución A del «estudio de alternativas» del estudio informativo, son los siguientes:

1. Entre los kilómetros 33,5 y 36,5, en el que se deberá realizar la solución D propuesta por el Ayuntamiento de Segorbe y aceptada por la Dirección General de Carreteras.

2. Entre los kilómetros 40 y 46,6, en el que se deberá realizar una pequeña modificación de la solución A de forma que la traza rodee por el este el cerro existente a continuación y al norte del enlace de Navajas, con objeto de minimizar los elevados desmontes que implicaba el corte transversal proyectado; discurriendo luego la traza en la misma dirección que la solución A y describiendo una amplia curva al este de la cola del embalse del Regajo por encima de la cota 415 metros, para luego tomar dirección norte e ir a enlazar con la solución A-1 aproximadamente a la altura del cruce de ésta con el ferrocarril Sagunto-Teruel. En el último

kilómetro, se realizará un trazado que minimice la afección a los frutales de regadío existentes.

3. Entre los kilómetros 63 y 69,4, en el que se deberá realizar la solución E. El enlace de San Agustín, deberá desplazarse unos 200 metros al oeste de la ubicación prevista en la solución elegida en el estudio informativo, con objeto de garantizar la conservación del sabinar existente y minimizar la afección a pies aislados de sabina de singular valor.

4. Entre los kilómetros 69,4 y 72,3, en el que se deberá realizar la solución A-4 con el desplazamiento hacia el este, a la altura del kilómetro 71, necesario para permitir preservar el sabinar existente en dicha zona.

5. Entre los kilómetros 74 y 79, en el que se deberá realizar la solución alternativa propuesta por el Ayuntamiento de Albentosa y aceptada por la Dirección General de Carreteras, que supone un ligero desplazamiento hacia el oeste de la alternativa E.

6. Desde el kilómetro 81,8, en el que se irá a buscar la traza de la solución E, discurrendo por ella hasta el kilómetro 84,4 pasando así suficientemente alejada de Sarrión.

7. Entre los kilómetros 96 y 100,5 en el que se deberá realizar la solución F con un trazado que minimice la afección a los quejigares de los puntos kilométricos 98,7 y 99,7 referidos a F.

El proyecto de construcción deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas subterráneas y superficiales se tomarán las siguientes medidas:

a) No se podrán realizar vertidos de ningún tipo ni extracción de materiales ni se podrán localizar instalaciones auxiliares en áreas que puedan afectar a acuíferos o sistemas fluviales, en especial en las ramblas, barrancos y arroyos tributarios del Alto Palancia y Alto Mijares, así como en el entorno de Jérica—embalse del Regajo, en la zona norte de Viver y en las determinadas en el estudio a que se refiere el apartado c). Se proyectarán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar en estas áreas la minimización de vertidos contaminados por accidentes, en las fases de obra y explotación de la autovía.

b) Se respetarán las líneas naturales de drenaje cruzadas por la autovía garantizando la evacuación de caudales en régimen de avenidas y el paso de sólidos de arrastre. Se realizará un estudio para identificar posibles zonas con riesgo de inundación y se diseñarán, a nivel de proyecto de construcción, las medidas correctoras que sean necesarias. Las infraestructuras de paso de ríos, barrancos y ramblas se proyectarán con un mínimo de 5 metros entre estribo y borde de cauce para asegurar la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas.

c) Se realizará un estudio específico del sistema hidrológico que delimite y cartografié las zonas de recarga y descarga de los acuíferos afectados determinando y cuantificando la posible afección.

Se analizará la rasante admisible de la autovía con vistas a minimizar el corte de las áreas de descarga de los acuíferos. Se garantizará la no afección al manantial denominado «Pozo de Magallán» situado al norte de Viver. Se establecerán los pasos transversales de agua necesarios para no interrumpir su flujo por las áreas de recarga. En las zonas en las que la traza discurre próxima a estas áreas se procederá al vallado de la plataforma antes del desbroce, como medida para evitar el paso de maquinaria por dichas áreas de recarga. En ningún caso podrán situarse caminos de acceso en ella o en sus proximidades.

2. *Protección de los ecosistemas.*

a) Se minimizará la afección a encinares y sabinars, especialmente en los puntos kilométricos 68,5; 71; 74,5—75,5; 78,5—84; 81,5—83; 92,5—96; 99,7 y 103—final del trazado, referidos a la solución A mencionada. En el tramo que atraviesa la zona denominada «Sabinars Ibéricos» se vallará el límite de ocupación de la plataforma antes de proceder al desbroce.

b) Con el fin de determinar el efecto barrera inducido por la nueva infraestructura, en las poblaciones de mamíferos existentes en la zona, se elaborará un estudio, en consulta con las autoridades competentes en la materia de la Generalitat de Valencia y de la Diputación General de Aragón. En dicho estudio deberá confirmarse o descartarse la posible existencia de lince en el entorno de la sierra de Espadán. Asimismo deberá prestarse especial atención al estudio del flujo de fauna entre la sierra de Espadán y la sierra Calderona y entre la sierra de Gudar y la de Javalambre, así como en el interior de la zona denominada «Sabinars Ibéricos» y otras masas forestales del tramo Ragudo—Teruel. En este último tramo se señalan las áreas comprendidas entre los siguientes puntos kilométricos: 59—65 (zona de las cuevas del Ragudo), 69—71 (sabinar), 78—80 (Albentosa-Sarrión), 94—98 (sabinars y encinares entre Sarrión y Puebla de Valverde) y del 100 en adelante, debido a que en ellas existe mayor distancia entre las estructuras de paso del estudio informativo analizado. Del estudio

se inferirá la localización y dimensiones de los pasos para fauna que habrán de efectuarse.

d) En el corredor por el que discurre la autovía se ha constatado la presencia y/o nidificación de varias especies catalogadas «de interés especial» por el Real Decreto 439/1990, tales como águila perdicera, águila real, águila culebrera, halcón peregrino, etc.; por lo que la ejecución de las obras, especialmente la realización de voladuras, limpieza y desbroce del área a ocupar por la autovía, en los alrededores de Estivella, de Soneja—Segorbe, de las cuevas del Ragudo (puntos kilométricos 54—61), del barranco de Albentosa—barranco de los Judíos (puntos kilométricos 78—82) y de la venta del Puerto—final del trazado, se realizará fuera del período comprendido entre el 15 de febrero y últimos de junio.

Dado que la conexión con la variante de Teruel no está definida a nivel de trazado, y puesto que en esta última parte de la autovía la traza propuesta discurre ya sobre la actual N—239 adentrándose en masas de sabina y en un área de importancia para el águila real, el proyecto y las obras de la autovía no deberán sobrepasar el punto kilométrico 108,5 (cruce con el ferrocarril) hasta que el trazado de la variante y su correspondiente enlace no estén totalmente definidos.

3. *Protección de yacimientos arqueológicos y patrimonio histórico-artístico.*—Dada la proximidad de la traza a determinados yacimientos deberá realizarse la prospección completa y el cartografiado de los restos de la villa romana de San Antón y yacimiento «Cuaranta», entre los que discurre el enlace de Jérica, del que deberá estudiarse una posible reubicación parcial (traslado al otro lado de la carretera C—223 de la parte del enlace que ocupa el cuadrante más próximo a Jérica situado a la izquierda de la Autovía Sagunto—Teruel en el sentido del avance de los puntos kilométricos); y la delimitación precisa de Masía Marín, Otero Lagunas, Los Navales, poblado de Santa Bárbara, Castellar de Ragudo, y Morón del Rojo, de forma que se garantice con las medidas adecuadas la no afección significativa a los mismos.

Se elaborará además un programa de actuación, en consulta con las autoridades competentes en materia de patrimonio de las Comunidades Autónomas de Valencia y Aragón, para la prospección de posibles restos no catalogados en el área de ocupación de la plataforma de la vía.

4. *Protección de los puntos de interés geológico y limitación de desmontes.*—Se realizará un estudio, en consulta con los órganos competentes de las comunidades autónomas de Valencia y Aragón, que determinará los puntos de interés geológico a lo largo de todo el trazado. No podrán afectarse por extracción de materiales los puntos de interés geológico que el estudio determine.

En el entorno del barranco de la Albentosa—barranco de Los Judíos la altura del desmonte no superará los 15 metros.

5. *Prevención del ruido.*—Se realizará un estudio de previsión de los niveles sonoros en los núcleos de Gilet, Estivella, Soneja, Geldo, Segorbe, Jérica, Ragudo, Barracas, Venta del Aire y Sarrión, que se producirán en la fase de explotación de la nueva vía y se diseñarán, a nivel de proyecto de ejecución, las medidas correctoras que deberán realizarse, en su caso, para garantizar que los niveles de inmisión sonora, originados por esta actuación y medidos en las edificaciones existentes, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, o en los límites del territorio calificado como urbanizable en los Planes Generales de Ordenación Urbana, no sobrepasen los 55 dB Leq (A), entre las veintitrés y las siete horas, y 65 dB Leq(A) respectivamente, entre las siete y las veintitrés horas.

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

6. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de las distintas carreteras, caminos rurales, vías pecuarias e infraestructuras de riego intersectadas por la traza.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de integración ambiental y recuperación paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución con el resto de las obras, en el que, además de concretar, diseñar y presupuestar las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, deberán considerarse los siguientes aspectos:

El citado proyecto incluirá la ubicación y posterior restauración de las canteras, zonas de préstamos, escombreras, zonas de vertidos, extracción, tránsito de maquinaria, instalaciones auxiliares de la obra y caminos de acceso. Dicha ubicación deberá tener en cuenta las prescripciones expuestas en las condiciones 1, 2 y 4.

En el caso de utilizarse canteras o zonas de préstamo no incluidas en el proyecto de construcción, deberá presentarse la documentación pertinente ante el órgano autonómico competente para su evaluación de impacto ambiental.

Se considerarán puntos sensibles para la restauración y serán objeto de tratamiento singular las siguientes áreas:

- Tramo de Navajas a Jérica con el paso del río Palancia (zona embalse del Regajo).
- Cuestas del Ragudo.
- Tramo barranco de la Albetosa-barranco de Los Judíos.
- Zona denominada «Sabinas Ibéricas».

Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas por la obra se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía y deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra. A este fin se redactará un plan de obra en el que se establezca la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

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 las condiciones 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 de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras, informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

- Protección del sistema hidrológico al que se refiere la condición 1.
- Protección de ecosistemas, vegetación y fauna a que se refiere la condición 2.
- Protección de yacimientos arqueológicos y del patrimonio histórico-artístico a que se refiere la condición 3.
- Protección contra el ruido a que se refiere la condición 5.
- Mantenimiento de la continuidad de servicios a que se refiere la condición 6.
- Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

b) Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

- Informe sobre la evolución de los niveles sonoros y la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 5.
- Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en la condición 7.

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 y/o la documentación requerida en la condición 9 podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, y un informe, sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de trazado o construcción de la modificación de traza exigida entre los kilómetros 40 y 46,6 correspondiente al subtramo 2.

Estudio hidrogeológico y cartografía; identificación de riesgos de inundación; diseño de medidas y obras de protección a los que se refiere la condición 1.

Estudios, programación de obra y medidas de protección de la condición 2.

Resultados de la prospección arqueológica y programa de actuación relativo a la protección del patrimonio arqueológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de los puntos de interés geológico y modificaciones de las características de la vía realizadas para dar cumplimiento a lo expuesto en la condición 4.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas de corrección acústica a que se refiere la condición 5.

Diseño de medidas y obras referidas en la condición 6.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

10. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento 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.

Madrid, 10 de noviembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón	—
Presidencia de la Diputación General de Aragón	X
Gobierno Civil de Teruel	X
Diputación Provincial del Teruel	—
Presidencia de la Generalidad Valenciana	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Gobierno Civil de Castellón	—
Diputación Provincial de Castellón	—
Diputación Provincial de Valencia	—
Otus-Ateneo. Ornitólogos turolenses	X
Agencia de Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana	X
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Valencia	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia	—
Cátedra de Geología. Facultad de Ciencias. Universidad de Valencia	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos. Universidad Politécnica de Valencia	X
Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Valencia	—
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Valencia	—
Acción Ecologista-Agro. La Casa Verde	—
Comisión de Naturaleza y Medio Ambiente (CODENA)	—
ICONA	X
Dirección General de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transporte	—
Confederación Hidrográfica de Júcar	—
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR)	—
Coordinadora Ecologista de Aragón (CEA)	X
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	—
Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca	—
Instituto Agronómico Mediterráneo de Zaragoza	X
Grupo de Defensa y Estudio del Entorno «Roncadell»	—
ETECMA. Asociación de Técnicos del Medio Ambiente	—
Federación Valenciana de Municipios Provinciales	—
Instituto Pequeña y Mediana Empresa Valenciana (IMPIVA)	—
Laboratorio Medio Ambiente. Colegio Universitario de Castellón. Universidad de Valencia	—
Asociación de Estudios e Investigaciones Sociales	—
Asamblea Comarcal Ecologista	—
Excelentísimo Ayuntamiento de Teruel	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Excelentísimo Ayuntamiento de la Puebla de Valverde (Teruel)	X
Excelentísimo Ayuntamiento de Sarrión (Teruel)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Albentosa (Teruel)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Barracas (Castellón)	X
Excelentísimo Ayuntamiento de Viver (Castellón)	X
Excelentísimo Ayuntamiento de Altura (Castellón)	X
Excelentísimo Ayuntamiento de Soneja (Castellón)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Algar (Valencia)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Estivella (Valencia)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Gilet (Valencia)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Sagunto (Valencia)	-
Excelentísimo Ayuntamiento de Segorbe (Castellón)	X

Un resumen del contenido ambiental relevante de las respuestas es el siguiente:

ICONA señala: La actual carretera nacional que enlaza las localidades identificadas en la memoria-resumen atraviesa o discurre próxima a los espacios de elevado interés natural que se relacionan en el anexo, y que presumiblemente pueden verse afectados por la autovía.

Por otra parte, hay indicios de una posible presencia de lince (*Lynx pardina*) en la sierra de Espadán. El hábitat de esta especie, catalogada «en peligro de extinción» en virtud del Real Decreto 439/1990 de 30 de marzo, así como los de otras «de interés especial» y los de varios ungulados silvestres, pueden ser alterados. Entre las especies catalogadas «de interés especial» destacan: La nutria (*Lutra lutra*), el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), el murciélago de cueva (*Miniopterus schreiberi*), el águila perdicera (*Hieratus fasciatus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*), el alimoche (*Neophron percnopterus*) y el buitre leonado (*Gyps fulvus*), posible presencia.

Hay que destacar la importancia de los ríos Mijares y Palancia, designados por el Estado Español ante la CEE en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas por ser aptas para la vida de los peces.

El informe recomienda además que se tomen las medidas para garantizar el éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las molestias durante la época de cría, generalmente desde mediados de abril a junio.

Anexo

1. Áreas de importancia para las aves, reconocidas por el Consejo Internacional para la Conservación de Las Aves (ICBP):

Sierra de Espadán.
Estanys y Marjal de Almenara.

2. Red de espacios naturales protegidos por la Comunidad Autónoma de Aragón:

Prados de Javalambre.
Alto Gudar y Linares de Mora.
Olba: Valle y meandros del Mijares.
Pinares de Javalambre.
Bosquetes de Valbona.
Pinares de Alcalá de la Selva.
Lagunas, marjal y dunas de Almanera y Sagunto.
Montemayor (Segorbe, Gatova).
Sierra del Espadán.
Bosquetes de la cabecera del río Palancia.
Sierra Calderona.
Dunas móviles de Sagunto.

3. Otros sitios de interés natural:

Cueva del Sardiner en Sagunto.

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana traslada el informe remitido por el Servicio Territorial del ICONA en el que se estima que la futura autovía discurre muy próxima o superpuesta al actual trazado de la CN-234, y realiza una división de la misma, a efectos ambientales, en tres tramos:

a) Barracas-Segorbe, sin presencia de ecosistemas singulares ni relevancia paisajística.

b) Segorbe-Torres-Torres, del que únicamente destaca el valor ambiental de las zonas productivas de Segorbe.

c) Torres-Torres-Segorbe, con importantes cultivos agrícolas de regadío altamente productivos y con zonas forestales en las inmediaciones que han originado núcleos de segunda residencia.

Concluye diciendo que el trazado de la autovía no afecta a ecosistemas singulares, ni de forma sensible a especies de flora o fauna, y que no se han detectado posibles alteraciones del régimen hídrico en la cuenca del Palancia al ir la autovía paralela al curso del río.

La Agencia de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana informa que no hay especies naturales de especial interés en la franja próxima a la N-234 y recomienda prestar especial interés a la minimización de los efectos ambientales del movimiento de tierras y separar la traza del cauce del río y las huertas colindantes.

La Universidad Politécnica de Valencia remite un informe del Departamento de Ingeniería de Terreno en el que se establecen varias sugerencias referentes a aspectos medioambientales, entre las que cabe resaltar la recomendación de prestar especial atención a los procesos de reptación, soliflujión y derrubiación, habida cuenta de la litología de la zona; así como la de considerar especialmente el impacto sobre la circulación de las aguas subterráneas de la zona provocado por las excavaciones, los drenajes y la influencia de terraplenes de cierta altura sobre las capas permeables y comprensibles del suelo, que pueden provocar encharcamientos aguas arriba de la obra y afectar a los acuíferos de aguas abajo.

El Gobierno Civil de Teruel señala la necesidad de prestar atención a las posibles afecciones de la futura autovía sobre el carrascal (entre Sarrión y Puebla de Valverde) y, en los alrededores de Teruel, al parque de Fuente Cerrada, a los yacimientos paleontológicos y las zonas de regadío. En contactos habidos posteriormente, aclara que los tres últimos elementos mencionados quedan fuera del área de las actuaciones del proyecto que debe finalizar en el punto kilométrico 108,5.

La Diputación General de Aragón a través del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes señala que debe hacerse un inventario y una valoración de la afección sobre vegetación, incluyendo, en las áreas de encinares y sabinars del tramo Teruel-Barracas, el número de ejemplares y la edad y valor intrínscico de los más notorios, con objeto de respetar el mayor número posible de ellos. Análogamente, recomienda realizar un inventario de la fauna terrestre y aérea existente en dichas masas y en los sotos de chopos y olmos. Debe también estudiarse el impacto paisajístico en el cruce del barranco del río Albentosa.

El Ayuntamiento de Segorbe remite el acuerdo del Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada con carácter extraordinario el día 28 de agosto de 1990, en el que se desaconseja la alternativa A, que discurre sobre la actual variante, por el impacto negativo que implica sobre la futura y normal expansión de Segorbe. Propone que se considere un trazado alejado de la población y del regadío, que disponga de un acceso directo a la población de Segorbe y una conexión con el polígono industrial que SEPES desarrolla al norte de la población.

El Ayuntamiento de Viver, en sesión plenaria, considera que el impacto ambiental sobre el término municipal será mínimo si el trazado de la autovía fuera coincidente con el de la CN-234.

El Ayuntamiento de Barracas remite un informe en el que no se presenta objeción alguna a la alternativa propuesta (E) al discurrir el trazado de la misma por terrenos no urbanizables, sin protección especial y ocupados por monte bajo de escaso valor.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El estudio informativo define las líneas generales para la realización de la Autovía Levante-Aragón, en su tramo Sagunto-Teruel, puntos kilométricos 0,00 al 120,00, en las provincias de Valencia, Castellón y Teruel, estudiando las diferentes soluciones que se presentan en el corredor hoy servido por la N-234 en dicho trayecto.

El estudio divide el tramo en los siguientes subtramos:

Subtramo origen-enlace de Geldo (D.O. 5,8 a 33,8).—Se trata de un subtramo en el que las actuaciones se plantean para el desdoblamiento de calzada existente y la ejecución de las medidas necesarias para elevar las características físicas y funcionales al nivel propio de una autovía.

Subtramo enlace de Geldo-Segorbe (norte) (D.O. 33,8 a 41,4).—Se plantean en este subtramo tres soluciones:

Solución A: Desdoblamiento de la actual carretera por su margen izquierda, modificando en su tramo final el trazado en planta, y remodelación del enlace de la carretera Segorbe-Altura actualmente existente.

Solución B: Su trazado se desarrolla al oeste del núcleo urbano de Altura sin afectar a terrenos calificados de urbanos o de parques en el planeamiento existente.

Solución C: Similar a la solución anterior pero menos alejada de la población.

Subtramo Segorbe (norte)-origen variante de Ragudo (D.O. 41,4 a 53,1).—Se plantean en este subtramo cuatro soluciones:

Solución A: Independiente de la carretera actual se desarrolla al este de ésta y cruza en el punto kilométrico 44,800 en paso superior el ferrocarril Teruel-Sagunto.

Solución B: Se desarrolla más al este que la solución A. Presenta un máximo de desmonte de 34 metros y un máximo de terraplen de 30 metros. Exige cruzar dos veces la cola del embalse del Regajo y resuelve el cruce del ferrocarril en paso inferior aprovechando el viaducto de más de 350 metros que utiliza para cruzar la cola más ancha del embalse. Conecta con la solución A en el punto kilométrico 46,600.

Solución A-1: Se inicia en el punto kilométrico 43,250 de la solución A, cruza el río Palancia en el inicio de la cola del embalse del Regajo y resuelve en paso inferior el cruce sobre el ferrocarril, presentando una mejor geometría de planta y un trazado más alejado que A de la actual carretera. Conecta con la solución B aproximadamente 1 kilómetro antes del final de ésta.

Solución D: Esta solución situada al oeste de Jérica-Viver cruza el río Palancia tres veces y exige la construcción de un túnel de 1000 metros de longitud, amén de otros notables movimientos de tierras.

Subtramo cuestas del Ragudo (D.O. 53,1 a 61,1).—En este subtramo se plantean dos soluciones:

Solución A: Con calzada a la izquierda de la actual y con una mediana de 5 metros.

Alternativa A-2: Con calzada a la izquierda de la actual y a distinta cota que ésta, y con mediana variable.

Subtramo final de las cuestas del Ragudo-Albentosa (sur) (D.O. 61,1 a 75,3).—En este subtramo se plantean cinco soluciones:

Solución A: Aprovecha la carretera actual, atravesando entre los dos núcleos de población de Barracas.

Solución A-3: Análoga a A, pero atravesando Barracas por el oeste. Exige dos cruces sobre el ferrocarril.

Solución A-4: Se inicia en el punto kilométrico 69,400 de la solución A y termina en el punto kilométrico 72,300 de dicha solución A. Salva un tramo de la carretera actual que no presenta un trazado de buena calidad y permite facilitar el acceso a unas edificaciones existentes en el punto kilométrico 70,700.

Solución E: Se desarrolla, toda ella, al este de la actual carretera.

Solución F: Análoga a la anterior se sitúa al oeste de la carretera y del ferrocarril, al que cruza cerca de su origen.

Subtramo Albentosa (sur)-Sarrión(norte) (D.O. 75,3 a 87,5).—Se plantean en este subtramo tres soluciones:

Solución A: En su tramo inicial aprovecha la actual carretera, separándose de ella antes del cruce con el barranco de Albentosa.

Solución E: Al este de la solución A, salva el polígono industrial de la zona venta del Aire y cruza el barranco de Albentosa al este de la solución A, uniéndose a ésta solución aproximadamente en el kilómetro 84.

Solución F: Al oeste de la solución A, pasa entre Albentosa y la venta del Aire y al oeste de Sarrión.

Subtramo Sarrión (norte)-final (D.O. 87,5 a 109,0).—Se mantienen las tres soluciones del tramo anterior:

Solución A: Aprovecha en todo lo posible la actual carretera.

Solución E: Se sitúa al este de la carretera actual.

Solución F: Al oeste de la carretera actual.

La solución elegida en el estudio informativo, con la nomenclatura utilizada es la siguiente:

Subtramo origen-enlace de Geldo: Solución A.

Subtramo enlace de Geldo-Segorbe (norte): Solución A.

Subtramo Segorbe (norte): Solución B+A.

Subtramo cuestas del Ragudo: Solución A.

Subtramo final de las Cuestas del Ragudo-Albentosa (sur): Solución E modificada para salvar dos sabinas.

Subtramo Albentosa (sur)-Sarrión (norte): Solución E saltando a la A del kilómetro 79 al 82 para cruzar el Barranco de Albentosa.

Subtramo Sarrión (norte)-final del proyecto: solución A saltando a la F desde el kilómetro 96,3 al 100 para pasar más lejos de La Puebla de Valverde.

La sección transversal propuesta comprende una mediana de 12 metros (exceptuando el tramo inicial hasta el punto kilométrico 40,1 y las cuestas del Ragudo), una calzada de 2 x 7 metros y arcenes exteriores de 2,5 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El Estudio examina los factores del medio físico, biótico y socioeconómico susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática a escala 1:200.000 y de usos del suelo a 1:10.000. Se incluye un reportaje fotográfico.

De la información del inventario el estudio deduce como aspectos relevantes, desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

Hydrologicamente el área forma parte de la cuenca del Júcar, siendo sus ríos más importantes, en el ámbito de estudio, el Mijares y el Palancia. Ambos cursos han sido designados por el Estado Español para la protección de sus aguas en cumplimiento de la Directiva 78/659/CEE, relativa a la calidad de las aguas dulces que han de ser protegidas o mejoradas para ser aptas para la vida de los peces. La red de drenaje superficial se completa con gran cantidad de barrancos y ríos—rambla que se caracterizan por un régimen de caudales torrenciales, dando lugar a intensos procesos erosivos y riesgo de inundaciones.

El sustrato geológico de la zona hace que en ella aparezcan importantes acuíferos. Cabe destacar el sistema 55 (Mesozoico—Calizo del Maestrazgo—Javalambre y Pliocuaternario de Vinaroz), con un alto grado de vulnerabilidad a la contaminación, por su grado de karstificación, y que se caracteriza en la actualidad por una pérdida de calidad de sus aguas, con un exceso de nitratos, nitritos y sulfatos. Características semejantes presentan los sistemas 56 (Terciario y Cuaternario de la Plana de Castellón), cuyos recursos están comprometidos por los regadíos existentes y que presenta un alto grado de vulnerabilidad a la contaminación y una marcada proximidad del nivel freático a la superficie, y el sistema 57 (Monreal—Gallicantá), que presenta en general una mejor calidad de las aguas que los anteriores. En algunas zonas el tipo de materiales suyaentes dan lugar a riesgo de deslizamientos.

Las formaciones vegetales, con una distribución heterogénea como consecuencia de las diferencias climáticas existentes impuestas por factores como la altitud y la orientación, y debido a la intensa actividad antrópica desarrollada en la zona, cuenta como áreas de mayor valor las masas (densas o aclaradas) de sabina albar, de encina, de coscoja; los bosques de coníferas y diversas formaciones riparias.

La gran diversidad de biotopos bien conservados permite la presencia en el área de una variada fauna de alto valor de conservación, entre la que cabe destacar varias especies catalogadas «de interés especial» por el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, como la nutria, el martín pescador, halcón peregrino, águila real, águila perdicera, alimoche o águila culebrera.

En el área existen diversos espacios naturales. Así, en Teruel, los sabinas Ibéricos, los pinares de Javalambre, Valbona, y Olba; en Castellón la sierra de Espadán y en Valencia, la cabecera del Alto Palancia, la sierra Calderona, y las lagunas de Almenara. (El Estudio identifica los espacios realmente cercanos a la traza entre todos los citados por ICONA). Es de destacar igualmente la presencia de puntos singulares de interés geológico tales como los materiales volcánicos jurásicos de Caudiel, el paleozoico de la sierra de Espadán, el curso alto del río Palancia, los travertinos de Viver, el triásico inferior de Peña Blanca, el pico de Espadán, las cuevas de San José, y el yacimiento paleontológico de Almenara.

Existen próximos a la traza 21 yacimientos arqueológicos en la provincia de Teruel y 32 en la de Castellón.

El estudio aborda el análisis de soluciones estableciendo las siguientes afecciones:

Espacios naturales: Todas las soluciones propuestas A, E y F atraviesan por el centro del espacio natural denominado «Sabinas Ibéricas» (Teruel).

Yacimientos arqueológicos y puntos de interés cultural: Las soluciones A-1, A-2, A-3, A-4 y la solución F no afectan a ningún yacimiento, la solución A afecta a 6, la B afecta a 2, la C afecta a 1, la D afecta a 4 y la E afecta a 2.

Usos del Suelo: El análisis de los efectos de las distintas soluciones se realiza por tramos. La solución A es la que afecta a menores superficies de frutales, encinar, sabinar o pinar, en todos los tramos, exceptuando el tramo en el que existe la solución A-1 en el que es ésta la alternativa que afecta a menor superficie de frutales y labor de secano.

La selección de soluciones se realiza de manera que finalmente se elige la solución propuesta en el estudio informativo.

El estudio propone medidas correctoras de carácter general para la recuperación paisajística a base de plantaciones, sin diseño ni valoración para este proyecto concreto.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental elige sin justificación la solución propuesta en el estudio informativo, después de haber establecido, en su análisis de impactos, que hay tramos de dicha solución que no son adecuados para el medio ambiente. El estudio no define explícitamente una solución final ambientalmente idónea. No realiza un análisis detallado de los impactos, no jerarquiza éstos, ni especifica los criterios de valoración aplicados ya que no utiliza metodología alguna.

El estudio recoge una abundante información en muchos casos totalmente irrelevante, en la que sin embargo se detectan carencias significativas, tales como la definición a escala adecuada de riesgos geomorfológicos y de las potenciales alteraciones de la hidrología superficial y subterránea que generará la futura infraestructura; o el estudio edafológico que permita evidenciar una gradación de productividades agrarias potenciales de los suelos afectados por la traza. La información que contiene aparece en gran medida desconectada de las fases posteriores del proceso de evaluación.

La escala de la cartografía temática utilizada por el estudio (1:200.000) no proporciona datos con el detalle deseable para analizar las distintas soluciones.

Pese a la importancia de la hidrología de la zona, puesta en evidencia ya en las consultas previas, el estudio hace descripciones prolijas pero siempre de carácter general, que no aportan información suficiente para elegir y definir medidas correctoras.

El estudio hace una descripción extensa de la vegetación potencial por pisos fitoclimáticos sin apenas referencias particulares a la zona. La vegetación actual únicamente cabe deducirla del mapa de usos del suelo aportado, que se restringe a un estrecho corredor paralelo a la autovía.

Respecto a la fauna, el estudio comienza enumerando amenazas a las que está sometida la fauna de la zona, saltando de un grupo faunístico a otro, y continúa haciendo una descripción de fauna asociada a distintos tipos de hábitat. En conjunto el tema resulta caótico y descuidado.

El estudio incluye un inventario por municipios de las vías pecuarias sin indicar el grado de afección a las mismas.

Por lo que se refiere a los yacimientos arqueológicos hay que destacar las discordancias de ubicación existentes entre el 1:10.000 del estudio y las localizaciones reseñadas en las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos de la zona. Se detectan, además, algunas ausencias. No se aporta inventario del Patrimonio Histórico-Artístico.

En cuanto a los espacios de interés natural el estudio menciona ocho existentes en la zona. El único que está atravesado por la traza de la futura autovía sólo se cita. Por lo que se refiere a los puntos de interés geológico, el estudio sólo enumera los de la provincia de Castellón, sin que sea posible determinar el grado de afección del situado más próximo a la traza: materiales volcánicos jurásicos del Caudiel.

El tratamiento de los impactos sobre la hidrología superficial y subterránea es deficiente. En ningún momento el estudio menciona, para todas las alternativas analizadas, los cauces interceptados, su jerarquía, su importancia, etc. De hecho se ignora por completo el paso por el embalse de Regajo. El tratamiento de los efectos de las diferentes soluciones sobre la hidrogeología es inexistente.

En los yacimientos arqueológicos y puntos de interés cultural, orientaciones y limitaciones de uso, y movimientos de tierras el estudio se limita a una enumeración incompleta de afecciones carente de cualquier valoración.

Si bien las medidas correctoras guardan relación con las alteraciones detectadas, presentan un grado de indefinición que las transforma en recomendaciones de carácter general aplicables a cualquier otro ámbito de estudio y a cualquier proyecto.

El programa de vigilancia ambiental tiene el mismo grado de indefinición mencionado para las medidas correctoras.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Relación de alegantes

Alegaciones de instituciones y organismos:

Ayuntamiento de Segorbe.
Ayuntamiento de Altura.
Ayuntamiento de Navajas.
Ayuntamiento de Jérica.
Ayuntamiento de Viver.
Ayuntamiento de Barracas.
Ayuntamiento de San Agustín.
Ayuntamiento de Albentosa.
Ayuntamiento de Manzanera.
Ayuntamiento de Sarrión.
Ayuntamiento de La Puebla de Valverde.
Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario. MOPTMA.
Consejería de Obras Públicas, Transportes y Urbanismo. Generalidad Valenciana.

Alegaciones de colectivos:

Comunidad de Regantes de Segorbe.
Sociedad Agraria de Transformación «Pozo Cabrera».
Cooperativa Agrícola de «San Isidro Labrador».
Asociación Cultural «Amigos de la Música».
Federación Empresarial Comarcal del Alto Palencia (Segorbe).
Don Javier Redón Ramos y otros comerciantes y vecinos de Jérica.
Don Antonio Pastor Redón y otros empresarios del sector de servicios, industria y construcción de Barracas.
Grupo de trabajadores de CEDIPSA, Hostal Norte, Bancaja, Hostal-Resaurante Los Llanos, Isan Construcciones Metálicas, S.L. y vecinos o residentes en Barracas.
Grupo de vecinos de Barracas.(DNI:18.910.102 y otros).
Partido Aragonés, Partido Popular, Izquierda Unida, Cámara Oficial de Comercio e Industria, Cámara Agraria Local, Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores (Sarrión).

Alegaciones de particulares:

Viveros Orero (Segorbe).
Don Francisco Benedicto Serrano (Jérica).
Don Miguel y doña Dolores Sebastián Pradillas (Viver).
Doña Amparo Ginés Bayona y don José Pertegaz Villanueva (Viver).
Hotel Atalaya, Restaurante La Fragua, Serrería La Sarrionense, Taller Manuel Pérez, «I. Calza, S.L.», Taller S. Domenech, «Cercos Eléctricos, S.L.», «Nevot e Hijos, S.L.», D. Juan José Edo Alcodori, Maderas El Real, «Talleres Sarrión, S.L.», «Industrias Cárnicas La Sarrionense, S.A.», Hotel El Asturiano, Talleres Rozalén Sarrión.
Don Domingo Salvador Izquierdo (Barracas).

Los aspectos medioambientales pertinentes mencionados en las alegaciones son:

El Ayuntamiento de Segorbe en Pleno desestima las opciones A, B y C en un tramo de las mismas que discurre por su término municipal y propone, en dicho tramo, una nueva alternativa denominada «opción D o cuarta», de la que aporta plano en planta, que permite el crecimiento urbanístico hacia la zona donde actualmente se expande la población. La alternativa D termina sobre la alternativa A antes de salir del término municipal de Segorbe. Resalta que se trata de la ciudad más importante de todo el trazado, excluidos los extremos, y que es lugar de residencia de Valencia. La alternativa propuesta evita la afección al Instituto de Enseñanza, preserva los yacimientos arqueológicos existentes y es de menor longitud y costo que las soluciones B y C. Por ello, solicita la adopción de dicha solución. Se remite informe sobre el posible impacto de la autovía en el Patrimonio Arqueológico del término municipal de Segorbe.

La alternativa propuesta está respaldada por grupos económicos, agrícolas, culturales y vecinos de Segorbe.

El Ayuntamiento de Altura, en el paso por su término municipal, preferiría la solución B, aunque aceptaría la A si se construyera un enlace en el cruce de ésta con la antigua vía del ferrocarril minero de Ojos Negros. (Esta es posible aunque se haga la D en Segorbe).

El Ayuntamiento de Navajas en Pleno, cuyo término municipal sigue en el trazado al de Altura, resulta favorable a la alternativa A. (Que es posible si se hace la A en Altura).

El Ayuntamiento de Jérica expone el inconveniente de los yacimientos arqueológicos próximos a la autovía. Aporta un resumen de los yacimientos existentes y su localización, recomendándose la elaboración de una cartografía más detallada. Concluye diciendo que la solución B, después de atravesar el embalse del Regajo, toca tierra firme sobre un amplísimo cementerio mozárabe, la solución A afecta a un puente protegido del siglo XVI (situado aproximadamente en el kilómetro 44,5) y la solución D se pasea por el paraje más hermoso de la población, yacimiento de restos ibéricos y medievales. El enlace de Jérica afecta a un asentamiento romano.

El Ayuntamiento de Barracas en sesión plenaria extraordinaria considera más adecuada la solución A, pero acepta la solución E si se aproximan más a la población los enlaces previstos.

El Ayuntamiento de San Agustín presta su conformidad a la alternativa E. (Que es paralela a A y prácticamente coincidente con ella en este tramo.)

El Ayuntamiento de Albentosa prefiere la solución A y, si no, la denominada «opción alternativa a la solución propuesta», que resulta una modificación de la E del estudio informativo, aproximándola al núcleo de Venta del Aire. En éste último caso, solicita la ubicación del enlace en la carretera de Olba, prefiriéndola a la localización prevista en el estudio informativo. Aporta planos en planta y en perfil de las alternativas propuestas, así como un estudio comparativo de ellas que incluye una evaluación de impacto ambiental y valoración económica.

El Ayuntamiento de La Puebla de Valverde señala también la ubicación adecuada de pasos para ganado y maquinaria.

Don Javier Redón Ramos y otros vecinos y comerciantes de Jérica solicitan la revisión del proyecto para garantizar la no afección del «Pozo de Magallán» que suministra agua de riego a Jérica y es tributario del embalse del Regajo, y un nuevo estudio del trazado que tenga en cuenta el impacto visual sobre el territorio y el carácter paisajístico de la vía. Por éste último motivo proponen utilizar la actual N-234 como calzada de la autovía para el sentido Sagunto-Teruel y alguno de los trazados propuestos por detrás de San Antón para el sentido Teruel-Sagunto.

Don Antonio Redón Pastor y otros empresarios del sector de servicios, industria y construcción del municipio de Barracas, respaldan la solución A, mientras que un grupo de vecinos de Barracas (DNI 18.910.102 y otros) solicitan la solución E para evitar la división en dos de la localidad y el estancamiento del crecimiento urbano, al quedar aprisionada la población entre la autovía y la línea de ferrocarril.

9605

RESOLUCION de 11 de enero de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la variante de Ruidera, puntos kilométricos 344 a 348, de la N-430, de Badajoz a Valencia.

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.

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha de 10 de enero de 1989, a la Dirección General de Medio Ambiente, la memoria-resumen del proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de un tramo de la CN-430, de Badajoz a Valencia, por Almansa, a su paso por el municipio de Ruidera, de unos 4 kilómetros aproximadamente.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del reglamento, con fecha 7 de marzo de 1989, 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 se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado, con fecha 21 de enero de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» el 1 de enero de 1993, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, la Dirección General de Carreteras, remitió, con fecha 22 de julio de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el

documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

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, se acompaña como anexo IV.

Asimismo y como consecuencia de algunas carencias encontradas en el estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Política Ambiental solicitó información complementaria más detallada. Un resumen de la misma se presenta como anexo V.

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 «CN-430, de Badajoz a Valencia por Almansa, puntos kilométricos 343 al 347 (antiguos). Tramo: Variante de Ruidera. (Ciudad Real)», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que la única solución sin impactos ambientales significativos insalvables, es la que consiste en no realizar la acción propuesta y mantener la travesía de Ruidera en su estado actual, excepto por lo que se refiere a las obras de mejora de firme y ancho de calzada que se juzguen necesarias en los puntos conflictivos de la mencionada carretera.

Las condiciones para las obras de mejora de la carretera, se establecen por la presente declaración, y son las siguientes:

1. *Protección del sistema hidrológico.*—Se realizará un estudio con el fin de mantener inalterables las características hidrológicas e hidrogeológicas de las Lagunas de Ruidera y su entorno. En concreto el estudio analizará la disposición y características de los drenajes longitudinal y transversal de la carretera y sus efectos sobre las aguas superficiales y subterráneas.

Cuando se efectúen las obras antes mencionadas, no podrán localizarse instalaciones auxiliares, ni caminos de acceso a los mismos, ni verterse ni extraerse materiales de ningún tipo, en áreas desde las que se pueda afectar al sistema hidrológico e hidrogeológico, incluyendo, en el proyecto de construcción la localización de todos los elementos auxiliares de la obra.

2. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos y de la eficacia de la condición anterior. En él se detallará el tipo de informes y periodo de su emisión.

Los informes resultantes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo que acreditará su contenido y conclusiones. Dicho programa incluirá:

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

Informe sobre actuaciones realmente ejecutadas para la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situación de riesgo, tanto en el funcionamiento de la carretera, como en la fase de obras de mejora.

3. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de obras de mejora, un escrito, certificando la incorporación al mismo de la documentación siguiente:

Estudio y conclusiones a que se refiere la condición 1 sobre protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, drenajes, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso y extracción y vertido de materiales.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 2.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrá derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 11 de enero de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.