

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

19972 RESOLUCION de 16 de junio de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del anteproyecto «Variante en túnel de la carretera N-111 de Medinaceli a Pamplona y San Sebastián a su paso por el puerto de Piqueras», 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 7 de junio de 1989 a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, la memoria resumen del anteproyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de la actuación de la Dirección General de Carreteras es la solución al problema actual por el deficiente trazado y las frecuentes nieblas y nevadas que presenta el tramo de la CN-111 correspondiente al de Piqueras.

Recibida la memoria-resumen, la 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 23 de agosto de 1989, la Dirección General de Medio Ambiente 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.

Redactado el anteproyecto, cuyo anexo número 10 es el estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras lo sometió al trámite de información pública en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 30 de abril de 1993, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Soria» el día 26 de abril de 1993 y el día 5 de mayo de 1993 en el «Boletín Oficial de La Rioja».

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 8 de noviembre de 1994 a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el anteproyecto, con el estudio de impacto ambiental, y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del anteproyecto.

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 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 anteproyecto «Variante en túnel de Carretera N-111 de Medinaceli a Pamplona y San Sebastián a su paso por el puerto de Piqueras», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, que ofrece cinco alternativas, se considera que entre las soluciones factibles, la ambientalmente más favorable es la denominada solución 4, que para su realización, además de observar las prescripciones contenidas en el estudio de impacto ambiental, deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación del trazado

La boca del falso túnel de la ladera norte se desplazará unos 200 metros más al norte, con el fin de alargar el túnel en mina lo suficiente para

permitir que la carretera actual pase por encima y poder así mantener el tráfico evitando construir el desvío de la misma, de 1.300 metros, que se proyectaba por una zona de hayedo natural.

2. Protección del sistema hidrológico

No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar, ni vertido de materiales de obra en zonas desde las que, directamente o por erosión o esconrentía, puedan verse afectada las cabeceras de los ríos Tera y Piqueras.

Los materiales extraídos del túnel por la boca sur serán utilizados en la construcción de la plataforma del centro operativo situado en dicha boca, según figura en proyecto; asimismo serán utilizados en los terraplenes de la estructura de acceso a dicha boca, construyendo ambos con poca pendiente para evitar su erosión y facilitar su revegetación e integración en el paisaje.

Los materiales extraídos del túnel por la boca norte serán utilizados, de acuerdo con el proyecto, en el relleno necesario para la rectificación de las curvas de acceso a dicha boca, transportando el resto fuera de la Reserva Nacional de Caza de Cameros.

3. Protección de las servidumbres de paso

Tanto en la fase de construcción como de explotación de la nueva vía se asegurará el funcionamiento de la carretera actual.

4. Localización de vertederos, de obras e instalaciones auxiliares, y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

Se redactará un proyecto con la localización y análisis ambiental del vertedero de sobrantes de la boca norte, de los caminos de obras, y de las obras e instalaciones auxiliares, y para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas deberán estar ejecutadas en su totalidad 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 de las actuaciones y control de los impactos, particularmente los producidos por los materiales extraídos del túnel, así como 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 proceso 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. Dicho programa incluirá:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas en la prevención y control de vertidos y contaminantes para protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

b) Anualmente, y durante tres años a partir del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 4.

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

6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación 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 necesarias y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto del trazado definitivo de la vía, para evitar la construcción del desvío de 1.300 metros a que se refiere la condición 1.

Proyecto con las localizaciones y análisis ambientales y medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 4.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 5.

7. Definición contractual 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 justificadas técnicamente en la memoria y anejos correspondientes del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos del proyecto de construcción, sus exigencias técnicas en el documento pliego de prescripciones técnicas del proyecto de construcción y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán los costes 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, 16 de junio de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
Delegación del Gobierno en Castilla-León	
Gobierno Civil de Soria	X
ICONA	X
Dirección General de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente (Comunidad Autónoma de Castilla-León)	
Diputación Provincial de Soria	
Ayuntamiento de la Poveda de Soria	
ASDEN (Asociación para la Defensa y Estudio de la Naturaleza) Soria	X
Colectivo Cantueso (Ávila)	
Delegación del Gobierno en La Rioja	
Dirección General de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda de La Rioja	X
ANARI (Asociación Naturalista de La Rioja)	
Asociación Ecologista del Río Ega (Logroño)	
Asociación Ecologista de La Rioja	
ERA (Asociación Ecologista de La Rioja)	X

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

El Gobierno Civil de Soria sugiere la construcción de pasos canadienses en las embocaduras del túnel para evitar que penetre ganado suelto; asimismo sugiere la instalación de alumbrado alimentado por placas solares y/o energía eólica.

El ICONA no formula observaciones por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.

La Asociación para la Defensa y Estudio de la Naturaleza sugiere que se siga sensiblemente el trazado actual en los accesos a las bocas del túnel, con el fin de respetar sobre todo el trayecto natural de la ladera norte.

La Dirección General de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda del Gobierno de La Rioja expone que la zona pertenece a la Reserva Nacional

de Caza de Cameros, poseyendo además masas forestales de gran porte, como un hayedo natural.

ERA, Asociación Ecologista de La Rioja, pide que los áridos procedentes de la excavación del túnel no afecten a la cuenca del Iregua.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

La obra objeto del presente anteproyecto se ubica entre los puntos kilométricos 261,600 y 272,100 de la carretera N-111, de Medinaceli a Pamploña y San Sebastián, tramo entre Soria y Logroño en el que cruza el puerto de Piqueras a cota 1.710 metros.

La obra se inicia a la cota 1.453, en el punto kilométrico 0,400 se cruza la carretera actual, que continuará en servicio para acceso al puerto de Piqueras.

En el punto kilométrico 0,436 se inicia un viaducto de 270 metros de longitud para salvar el Barranco Hondo. Este viaducto tiene nueve vanos de 30 metros de luz y altura máxima de pilas de 35 metros y sirve de acceso a la boca sur del túnel, a la altura del punto kilométrico 1,193 a cota 1.474 metros, aproximadamente.

La boca norte está en el punto kilométrico 3,586 a cota 1.450 metros aproximadamente, con lo que el túnel resulta de una longitud de 2.393 metros y enlaza con la carretera actual en el punto kilométrico 272,100.

En las trincheras de entrada y salida del túnel se han previsto unos tramos de túnel artificial de 70 y 140 metros, respectivamente, con objeto de evitar problemas de obstrucción de la vía por acumulación de nieve. La longitud total del túnel resulta así de 2.603 metros y la longitud total de la variante es de 3.983 metros.

Dado que en la salida norte del túnel se intercepta la carretera actual ha sido necesario proyectar una variante para el acceso norte al puerto. Esta variante se inicia aproximadamente en el punto kilométrico 271,300 y termina en el punto kilométrico 272,500, con una longitud de 1.332,652 metros.

Este anteproyecto corresponde a la alternativa 4 de las cinco posibles; las demás alternativas tienen las siguientes características:

Alternativa 1: Se inicia en el Barranco Hondo, aproximadamente en el punto kilométrico 262,800, y con un túnel en recta termina en la última curva cerrada de la zona norte, aproximadamente en el punto kilométrico 272,900. Tiene una longitud total de 2.870 metros, con una longitud de túnel de 2.480 metros.

Alternativa 2: Se inicia antes del Barranco Hondo, aproximadamente en el punto kilométrico 262, tras unas curvas para salvar dicho barranco y un túnel en recta, termina en el mismo punto que al alternativa número 1, aproximadamente. Tiene una longitud total de 3.800 metros, con una longitud de túnel de 2.250 metros.

Alternativa 3: Se inicia esta alternativa en el Barranco Hondo mediante un túnel recto de dirección este-oeste para salir al arroyo Malamarín, en la provincia de Logroño. A continuación es preciso construir un nuevo tramo de carretera hasta enlazar con la actual, aproximadamente en el punto kilométrico 279. Tiene una longitud total de 8.900 metros y una longitud de túnel de 2.900 metros.

Alternativa 5: Se contempla como la mejora del trazado actual, incorporando vía para vehículos lentos.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

Define como ámbito del proyecto el comprendido entre los puntos kilométricos 261 al 273 de la N-111, no existiendo núcleo de población en el mismo.

Según el estudio, las acciones del proyecto que pueden generar impactos son las siguientes:

- Vertido de los materiales extraídos del túnel.
- Construcción de los accesos, sobre todo el norte al puerto.
- Taludes y viaducto del acceso sur.
- Desmontes en las bocas del túnel.

El estudio define como situación preoperacional:

Clima mediterráneo templado seco, aunque con fuertes heladas entre los meses de septiembre y abril y con alto número de días de lluvia, nieve y granizo durante el período invernal.

No existen actividades contaminantes localizadas en las proximidades por lo que la calidad de las aguas y del aire es óptima y la capacidad dispersante de la atmósfera, alta.

El paisaje de la ladera sur se define como un relieve de montaña con pendientes suaves y escasa vegetación, predominando como especie arbórea los pinos de repoblación y acebos dispersos; la corriente de agua principal es el Barranco Hondo.

En la ladera norte el paisaje es más accidentado, la vegetación más abundante y se encuentra un gran hayedo natural. Todo el área pertenece a la Reserva Nacional de Caza de Cameros.

Según el estudio, el impacto más importante es el de los movimientos de tierras sobre el paisaje.

El estudio aconseja que la planta de hormigonado del túnel sea construida lejos de la zona de obra.

El estudio señala que debe prestarse atención al depósito o eliminación de los residuos producidos por las obras, en particular a su afección a las aguas superficiales.

Dice el estudio que en las zonas donde se vayan a depositar materiales de donde ya se retiró el suelo vegetal, hay que vigilar que no haya escorrentías a cursos de agua después del depósito, y revegetar inmediatamente según el plan expuesto.

Análisis del contenido

El estudio no define el ámbito potencialmente afectado por la obra general, incluyendo actividades auxiliares, sino que se limita a las zonas de las bocas del túnel, ignorando la posible incidencia sobre los sistemas hidrológicos de los ríos Tera e Iregua, o sobre la Reserva Nacional de Caza de Cameros. En esa línea, el estudio ignora el impacto significativo que producirá la modificación en una longitud de 1.300 metros de la carretera existente, en su acceso norte al puerto.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública

Relación de alegantes

ASDEN, Asociación para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (Soria).
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

ERA, Asociación Ecologista de La Rioja.
Consejería del Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja.

Contenido ambiental de las alegaciones

ASDEN cree preferible la alternativa 1, cambiando la boca norte por la de la alternativa 4, ya que opina que su impacto ambiental es menor al no necesitar la construcción de un viaducto; critica el proyectado acceso norte al puerto; propone emplazamientos a lo largo de la carretera actual para las instalaciones auxiliares; rellenar el Barranco Hondo para deshacerse de los materiales extraídos del túnel por la boca sur, y transportar a la zona del embalse de Pajares los extraídos por la boca norte.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León expone que no se mencionan en el proyecto los montes de utilidad pública ni la Reserva Nacional de Caza de Urbión. Tampoco determina el proyecto la localización de la extracción de materiales de préstamos ni la ubicación de instalaciones auxiliares de obra; considera la Consejería que la escombrera elegida por el proyecto para los materiales extraídos por la boca sur es apropiada, pero tiene que cuidarse el aspecto visual.

ERA, Asociación Ecologista de La Rioja, cuestiona la necesidad de la obra, considera que el presupuesto para corrección de impactos debería aumentar, critica la forma de vertido de los estériles y propone el estudio de la afección a acuíferos producida por la perforación del túnel.

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de La Rioja dice que la zona afectada está incluida en la Reserva Nacional de Caza de Cameros, así como en la zona de especial protección de aves de las sierras de Urbión, Cebollera y Cameros, en relación con la Directiva 79/409 CEE.

El Plan de Ordenación de Recursos Naturales del futuro Parque Natural de la Sierra de Cebollera, señala la Consejería, condiciona la localización de infraestructuras de mejora de carreteras a una franja de 200 metros de anchura situada a ambos lados de la carretera N-111, no obstante el desvío de 1.300 metros que se proyecta para la continuidad del paso por el norte al puerto lo incumple absolutamente, además de atravesar un bosque de hayas.

El vertido de 115.000 metros cúbicos de materiales procedentes de la excavación del túnel, que se pretende realizar en una escombrera situada en el acceso de la boca norte del túnel, es considerado excesivo por situarse en zona de hayedo, y se pide que en el punto de la actuación prevista se realice sólo el vertido que permita suavizar la curva existente en la carretera.

La citada Consejería considera necesaria la redacción de un nuevo estudio de impacto ambiental por considerar que el presentado no garantiza la conservación de los valores ambientales del entorno.

19973 RESOLUCION de 11 de julio de 1995, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda publicar extracto de las Resoluciones por las que se conceden las autorizaciones de uso para elementos resistentes de pisos y cubiertas números 2159/95 a 2166/95.

A los efectos procedentes esta Dirección General ha acordado publicar extracto de las Resoluciones siguientes:

Resolución número 2.159, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.159/95 al forjado de viguetas pretensadas «T-12», fabricado por «Prefabricados Lomar, Sociedad Anónima», con domicilio en Granollers (Barcelona).

Resolución número 2.160, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.160/95 al forjado de viguetas pretensadas «TR-12», fabricado por «Prefabricados Lomar, Sociedad Anónima», con domicilio en Granollers (Barcelona).

Resolución número 2.161, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.161/95 al forjado de viguetas pretensadas «T-18», fabricado por «Prefabricados Lomar, Sociedad Anónima», con domicilio en Granollers (Barcelona).

Resolución número 2.162, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.162/95 al forjado de viguetas pretensadas «TR-18», fabricado por «Prefabricados Lomar, Sociedad Anónima», con domicilio en Granollers (Barcelona).

Resolución número 2.163, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.163/95 al forjado de viguetas pretensadas, fabricado por «Forten, Sociedad Limitada», con domicilio en Abrera (Barcelona).

Resolución número 2.164, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.164/95 al forjado de viguetas pretensadas «CR», fabricado por «Forten, Sociedad Limitada», con domicilio en Abrera (Barcelona).

Resolución número 2.165, de 19 de junio, por la que se concede la autorización de uso número 2.165/95 al forjado de viguetas pretensadas «12BR», fabricado por «Tubos Borondo, Sociedad Anónima», con domicilio en Madrid.

Resolución número 2.166, de 5 de julio, por la que se concede la autorización de uso número 2.166/95 al forjado de viguetas armadas, fabricado por «Vigas Leca, Sociedad Limitada», con domicilio en El Raal (Murcia).

El texto íntegro de las Resoluciones, junto con las fichas técnicas a las que se refiere el Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de noviembre de 1989 («Boletín Oficial del Estado» de 16 de diciembre) han sido notificadas directamente a las empresas solicitantes.

Los usuarios que precisen de las mencionadas fichas técnicas podrán solicitar la reproducción de las mismas a la empresa fabricante, que deberá facilitarlas en cumplimiento del artículo 5.º del Real Decreto 1630/1980, de 18 de julio («Boletín Oficial del Estado» de 8 de agosto).

Madrid, 11 de julio de 1995.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

19974 RESOLUCION de 22 de noviembre de 1991, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo, sobre nombramiento de funcionarios en concurso de méritos.

En el recurso contencioso-administrativo número 318.165, interpuesto por la Asociación Profesional de Funcionarios de Cuerpos Superiores de Comunicaciones, ante la Audiencia Nacional, contra resolución relativa a nombramiento de funcionarios en concurso de méritos se ha dictado