

actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 17 de marzo de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

El embalse de Los Rodeos se diseña con el fin de cubrir los objetivos del Decreto 4/1987, que establece el Plan General de Defensa del Seguro 1987, como política de protección del sudeste español frente a los efectos de las avenidas.

El proyecto de la presa de Los Rodeos, se sitúa en los términos municipales de Torres de Cotillas, Campos del Río y Alguazos (Murcia).

La presa proyectada tiene una capacidad de 22,00 Hm³, con una superficie de embalse de 198,00 Ha.

La cota de coronación de la cerrada se sitúa a 134,50 metros, con una longitud de 400,00 metros y una altura de 32,50 metros.

El proyecto prevé la extracción de materiales para la construcción del área donde se localizará la cerrada de la presa así como de explotaciones existentes.

ANEXO II

Resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Política Ambiental

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Presidencia Consejo Gobierno en Murcia	
Delegación del Gobierno en C.A. Murcia	X
Agencia Regional M. Ambiente C.A. Murcia	X
Confederación Hidrográfica del Segura	
Inst. Fomento Reg. Murciana	
Centro Edafología y Biología del Segura	
Centro Oceanográfico de Murcia	X
Cátedra Geografía. Univ. de Murcia	
Departamento Ecología. Univ. de Murcia	
Cátedra Geología Física. Univ. de Murcia	
GRANA	
ANSE	
Asociación Columbares-Cord. Sur.	X
Grupo Natural. Mar Menor	
Grupo Natural Cigarralejo	
Grupo Ecologista Acción Verde	
Centro Estud. Rurales (CER-REM)	
Ayuntamiento de Campos del Río	
ICONA	X

Respuestas recibidas más significativas:

ICONA contesta a las consultas requeridas:

— «Es aconsejable que el preceptivo estudio de impacto estudie el efecto del cambio de régimen hídrico sobre las comunidades animales y vegetales afectadas.»

— «Sería aconsejable la habilitación de los bordes y la cola del embalse como albergue de la vida silvestre.»

— «Sería conveniente realizar un seguimiento periódico de los posibles impactos ocasionados.»

Otras respuestas:

— Aconsejan la posibilidad de evitar el arranque de la vegetación del área inundable.

— En relación a la fase de crecimiento de una avenida, advierten la posibilidad de formación de puntas de contaminación en los caudales salientes.

— Se debería estudiar las repercusiones de la obra en las actividades socioeconómicas tradicionales de la zona.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

Desarrolla el contenido mínimo exigido por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Describe el entorno geográfico del embalse y estudia las características climáticas, geológicas, hidrológicas y geomorfológicas que justifican la ubicación de la presa, como medida para laminar las avenidas

y disminuir la cuantía de los caudales punto en el río Mula. Destaca el alto valor agrícola de la zona y hace un amplio estudio socioeconómico de los municipios directamente afectados.

Los impactos negativos identificados más importantes son los siguientes:

Incremento de contaminación atmosférica y de nivel sonoro en fase de construcción.

Variaciones de las características morfológicas de la zona.

Modificación de paisaje.

Destrucción de vegetación del vaso de la presa cuando se encuentre en funcionamiento.

Cambio de usos del suelo.

Pérdida de medio de producción por reducción de espacio agrícola.

Análisis del contenido

Dada la escasa entidad de efectos previsibles, el estudio de impacto ambiental trata de forma extensa posibles afecciones en el medio físico que repercuten sobre determinados aspectos de carácter económico-social, tales como el uso del suelo agrícola que se verá afectado.

Se considera adecuadamente tratadas las medidas de corrección propuestas para evitar riesgos de erosión en taludes y zonas afectadas por la obra, así como en barrancos y torrenteras, aunque debería haberse realizado el diseño de tales medidas.

Sin embargo hubiese sido necesario tener en cuenta un análisis más detallado relativo a la identificación y valoración de impactos sobre la fauna piscícola y aves acuáticas, dados los cambios temporales que tendrán lugar en el régimen hídrico del río Mula, como consecuencia de los periodos de laminación posteriores a los momentos de lluvias torrenciales.

12404 RESOLUCION de 9 de abril de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la Ronda este de Valladolid. Tramo: Ronda norte-CN 601, 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 sobre el proyecto de construcción de la Ronda este de Valladolid. Tramo: Ronda norte-CN 601, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 9 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE LA «RONDA ESTE DE VALLADOLID. TRAMO: RONDA NORTE-CN 601. VALLADOLID»

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 6 de febrero de 1991, como memoria-resumen, la memoria del proyecto de construcción, el anejo de ordenación ecológica, estética y paisajística y los planos del proyecto.

El proyecto de trazado fue aprobado definitivamente, con fecha 18 de marzo de 1988 previa información pública y con fecha 7 de noviembre de 1990 fue aprobado el proyecto de construcción con una serie de prescripciones.

El proyecto consiste en la definición de un tramo de 8.100 metros de autovía, que enlazaría la Ronda norte con la CN-601 de Toledo a León y cuyo fin sería descongestionar la circulación en el centro de la ciudad de Valladolid.

Las características principales del proyecto de trazado se relacionan en el Anexo I de esta resolución.

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 11 de junio de 1991, 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 éstas, se recogen en el Anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el Estudio de Impacto Ambiental, éste fue sometido a trámite de Información Pública.

mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de marzo de 1991, a instancias de la Dirección General de Política Ambiental, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del reglamento.

Los aspectos más destacados del referido estudio, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, con fecha 11 de octubre de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y resultado de la información pública.

Durante el período de información pública no se presentaron alegaciones.

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.º, 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 «Ronda este de Valladolid. Tramo: Ronda norte-CN-601. Valladolid».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que la realización del proyecto pueda considerarse ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Protección del sistema hidrológico.

a) Al ser el nivel freático relativamente elevado, en algunas zonas del trayecto de la nueva vía, principalmente en las zonas III₃ y III₁, según se desprende del plano número 8.2 contenido en el estudio de impacto ambiental, se adoptarán las medidas necesarias para evitar que, en la fase de construcción, el mismo sea afectado.

b) Con objeto de prevenir posibles afecciones ambientales, tanto al canal del Duero, como al río Esgueva, deberá definirse la localización de escombreras, vertederos, instalaciones auxiliares de obra y zonas de paso de maquinaria y, diseñarse las medidas oportunas para asegurar que, en la fase de construcción, no se produzcan vertidos en los referidos cauces de sustancias derivadas de la obra, tales como aceites, grasas y betunes.

Asimismo, deberán explicitarse aquellas medidas que, en la fase de explotación, minimicen el riesgo de vertido por accidente en el transporte de mercancías peligrosas.

2. Protección a yacimientos arqueológicos.—Debido a que la construcción de la nueva vía puede afectar a los yacimientos de la cuesta del Tomillo (paleolítico inferior) y pago de los Zambranos (época moderna), deberá elaborarse en coordinación con el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Castilla-León, un informe en el que se detalle el alcance posible de las afecciones a los referidos yacimientos y las eventuales medidas preventivas que deban adoptarse durante la fase de construcción.

3. Prevención del ruido.—Se diseñarán las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos en los límites urbanizables de los barrios de Pajarillos, Belén, Las Flores, Camino Villabáñez, San Isidro, Polígono San Cristóbal y Delicias, no sobrepasen los 55 db Leq(A) nocturnos y 65 db Leq(A) diurnos, tanto en la fase de construcción como en la de explotación. Las mediciones de los niveles sonoros resultantes de la explotación de la vía deberán efectuarse en los momentos y períodos de máxima intensidad de circulación.

4. Recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.—Además de la aplicación de las medidas preventivas y correctores definidas en el Estudio de Impacto Ambiental, se observará lo siguiente:

a) Se redactará un proyecto de recuperación ambiental tomando como base las medidas propuestas en el capítulo 7 del Estudio de Impacto Ambiental.

b) El proyecto de recuperación ambiental al que se refiere el apartado anterior atenderá a las áreas afectadas por movimientos de tierras, zonas de tránsito de maquinaria de obra, y específicamente la localización de los aproximadamente 11.000 m² de materiales sobrantes de excavación.

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

5. Seguimiento y vigilancia.—Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental los informes que se especifican y en los plazos que a continuación se señalan.

Dentro de los tres meses siguientes al Acta de comprobación de Replanteo de la Obra.

— Las medidas de prevención y control necesarias para garantizar la no afección al Sistema Hidrológico a las que se refiere la condición 1.
— Informe sobre los yacimientos arqueológicos al que se refiere la condición 2.

— Plan de obra al que se refiere la condición 4 apartado c).

Dentro de los seis meses siguientes a la fecha del acta de comprobación del replanteo.

— Medidas adoptadas para garantizar lo especificado en la condición 3.

— Proyecto de recuperación ambiental al que se refiere la condición 4 apartados a) y b).

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo tanto durante la fase de construcción como la de funcionamiento.

Del examen de dicha 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.

Madrid, 9 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del proyecto y sus alternativas

Dado que el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid establece un sistema general de Rondas para las cuales está reservada una banda de 60 metros de anchura, el proyecto no considera alternativas de trazado.

La autovía proyectada enlazará la Ronda norte con la CN-601 de Toledo a León, y unirá entre sí la CN-620 a Palencia, CN-122 a Soria, la CL-601 a Segovia y la CN-601 a Madrid.

La longitud de la vía es de 8.100 metros. Comienza en la Ronda norte, con un paso superior sobre la vía férrea Madrid-Hendaya, siendo la estructura similar a la definida en esa Ronda.

La autovía cruza la VA-100 a Renedo, discurre por el valle del río Esgueva, interceptando posteriormente la carretera de Villabáñez, el camino de Hornillos y la cañada de Fuente Amarga. Asimismo, pasa tres veces sobre el canal del Duero, discurrendo paralela a éste por su margen izquierda, en un tramo, hasta llegar a la CL-601 a Segovia.

Por último tras atravesar nuevamente el canal del Duero, se dirige hacia el oeste para pasar bajo el ferrocarril Valladolid-Ariza y la CN-601 Toledo-León, donde termina.

El tramo de circunvalación descrito tiene las características de autovía urbana en la que se han diseñado cuatro enlaces a distinto nivel, seis intersecciones a nivel, dos recintos de pantallas, siete puentes, tres de ellos múltiples, una pasarela peatonal y veinticinco pequeñas obras de paso, siete de ellas para el canal del Duero.

Los enlaces proyectados a distinto nivel son los siguientes:

— Enlace en el PK 0+230, paso superior sobre la línea del ferrocarril Madrid-Hendaya.

— Enlace en el PK 4+480, paso superior de la autovía bajo la carretera N-122 a Soria.

— Enlace tipo trompeta alargada en el PK 6+900.

— Enlace en el PK 8+100, paso inferior la autovía bajo la carretera N-601 a Madrid.

Las seis intersecciones a nivel que van a conectar la nueva ronda con las distintas carreteras y caminos son:

— Intersección número 1 (en el PK 1+080 y la carretera VA-100 del Valle de Esqueva).

— Intersección número 2 (en el PK 1+080 y la carretera de Villabáñez).

— Intersección número 3 (en el PK 3+120 y la carretera del Barrio de las Flores).

— Intersección número 4 (en el PK 3+410 y el camino de Hornillos).

— Intersección número 5 (en el PK 5+180 y la carretera del Polígono Industrial San Cristóbal).

— Intersección número 6 (en el PK 6+200 con la carretera CL-601 a Segovia, Polígono Industrial San Cristóbal y la vía de nueva construcción que formará parte de la futura Ronda Interior sur).

Aparte de las estructuras necesarias para materializar las obras de fábrica de los enlaces mencionados y sus ramales de conexión, existen otras para el paso de la ronda sobre el río Esgueva, el paso bajo la línea del ferrocarril de Ariza, una pasarela peatonal, siete obras de fábrica para las intersecciones entre la ronda y el canal del Duero así como dieciocho pequeñas obras de fábrica para cruces de caminos, galerías de servicio, etc.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
ICONA	X

El Icona contestó a las consultas diciendo: 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.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental no ha considerado posibles alternativas de trazado ya que el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid establece un sistema general de rondas, para las cuales se ha reservado suelo, estando incluida en dicho sistema la Ronda este.

El referido estudio, tras realizar un análisis de la situación preoperacional identifica y valora los impactos tanto en la fase de construcción como de explotación por medio de una matriz numérica.

Los impactos negativos identificados más importantes son:

- Probable afección a los yacimientos de la cuesta del Tomillo (paleolítico inferior) y el pago de los Zambranos, según se señala en el plano número 10 del Estudio.

- Riesgo de contaminación de las aguas del Canal del Duero, tanto en la fase de construcción de la ronda como la de explotación.

- Posibles problemas de afección al nivel freático principalmente en la zona III, al encontrarse dicho nivel a 1,5 metros de profundidad.

- Posibles problemas de ruidos, en el área urbanizable comprendida entre el PK 5,200 y el 6,800.

- Posible alteración del canal del Duero, tanto de su entorno como de los puentes sobre él construidos. Este canal resulta de interés desde el punto de vista del Patrimonio Histórico.

- Inestabilidad en los terraplenes de gran altura que se apoyan en los aluviales.

El Estudio propone en su capítulo 7 una serie de medidas preventivas y correctoras entre las que destacan: el control del ruido, la prevención de la afección de las aguas del canal del Duero durante el movimiento de tierras y las actuaciones de revegetación y reforestación en los lugares de pinares, aun cuando estos últimos están totalmente degradados al ser una zona eminentemente urbana.

Enumera una serie de impactos residuales permanentes para la fase de explotación de la autovía como son el efecto barrera en el barrio de Las Flores, atascos en horas punta en las intersecciones de la autovía donde haya mayor número de industrias, desviación de cauces, pérdida de cubierta vegetal, intrusión visual y cambios de usos del suelo. Asimismo identifica otros impactos residuales que son paliados con medidas correctoras ya previstas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Análisis del contenido

El Estudio de Impacto Ambiental responde de manera general a lo especificado en el artículo 7.º del Real Decreto legislativo 1302/1986.

No obstante, dadas las características hidrológicas, hidrogeológicas y arqueológicas, hubiese sido necesario realizar un análisis más profundo y detallado de los impactos identificados en estos apartados. Se echa en falta un estudio más completo sobre los posibles efectos derivados de la obra, como son riesgo de vertidos y contaminantes sobre el canal del Duero, tanto en la fase de construcción como la de funcionamiento de la ronda.

No dimensiona los volúmenes de tierras que deberán removerse para realizar la ronda y no establece un balance de masas.

No determina la localización de vertederos, parque de maquinaria, instalaciones auxiliares de obra, servicios complementarios, paso de maquinaria y de vehículos de obra.

Hubiera sido necesario aportar unos planos más exactos debido a que esta nueva ronda tiene a lo largo de su trayecto cuatro enlaces, seis intersecciones, dos recintos de pantallas, siete puentes, una pasarela peatonal y veinticinco pequeñas obras de paso.

El estudio del ruido no establece los puntos críticos.

No se prevé, a través de un Plan de Obra, la coordinación entre las tareas propias de la construcción de la vía con las de recuperación de áreas degradadas.

No detalla el riesgo de afección a yacimientos arqueológicos, proponiendo que sea un arqueólogo el que valore con anterioridad a la construcción de la vía el yacimiento de la «cuesta del Tomillo».

Presenta importantes deficiencias en la concreción de medidas correctoras.

El Programa de Vigilancia Ambiental no garantiza totalmente el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Estas deficiencias son objeto de tratamiento en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

12405 ORDEN de 24 de abril de 1992 por la que se concede al Instituto de Bachillerato Hortaleza-Uva (Madrid), la denominación de «Rosa Chacel».

En sesión ordinaria del Consejo Escolar del Instituto de Bachillerato Hortaleza-Uva (Madrid), se acordó proponer para dicho Centro, la denominación de «Rosa Chacel».

Visto el artículo 3.º del Reglamento Orgánico de los Institutos de Bachillerato aprobado por Real Decreto 264/1977, de 21 de enero («Boletín Oficial del Estado» de 28 de febrero); la Ley Orgánica del Derecho a la Educación 8/1985, de 3 de julio («Boletín Oficial del Estado» del 4), y el Real Decreto 2376/1985, de 18 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» del 27), que aprueba el Reglamento de los órganos de gobierno de los Centros públicos de Educación General Básica, Bachillerato y Formación Profesional,

Este Ministerio ha dispuesto conceder al Instituto de Bachillerato Hortaleza-Uva (Madrid), la denominación de «Rosa Chacel».

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 24 de abril de 1992.-P. D. (Orden ministerial de 26 de octubre de 1988, «Boletín Oficial del Estado» del 28), el Secretario de Estado de Educación, Alfredo Pérez Rubalcaba.

Ilma. Sra. Directora general de Centros Escolares.

12406 ORDEN de 27 de abril de 1992 por la que se autoriza el cambio de titularidad de los centros privados de Bachillerato, Educación General Básica y Preescolar denominados «Hispano» de Pozuelo de Alarcón (Madrid).

Visto el expediente iniciado a instancia de don José Manuel Martínez Ruiz, como representante de «Colegio Alcocer, Sociedad Limitada», titular de los centros privados de Bachillerato, Educación General Básica y Preescolar denominados «Hispano», sitos en calle Poniente, número 37, de Pozuelo de Alarcón (Madrid), en solicitud de cambio de titularidad de los mismos a favor de «Colegio Hispano Inglés, Sociedad Anónima».

Hechos

Primero.-El expediente fue remitido con fecha 26 de febrero de 1992 por la Dirección Provincial de Madrid, acompañado de su preceptivo informe en sentido favorable como, asimismo, el del correspondiente Servicio de Inspección Técnica de Educación.

Segundo.-Los Centros cuentan con autorización definitiva para ocho unidades de Educación General Básica y tres unidades de Preescolar (uno de Jardín de Infancia y dos de Párvulos) y clasificación definitiva como centro homologado de Bachillerato, para cuatro unidades, otorgadas por Ordenes ministeriales de 21 de julio de 1988 y 15 de febrero de 1991, respectivamente.

Tercero.-Consultados los antecedentes obrantes en el Servicio de Registro de Centros y en el Servicio de Autorizaciones de la Dirección General de Centros Escolares, aparece debidamente acreditada la titularidad de los centros a favor de «Colegio Alcocer, Sociedad Limitada».

Cuarto.-Mediante escritura de cesión gratuita otorgada ante el notario de Madrid don José Luis del Río Menor, con el número 1619/1990 de su protocolo, don José Manuel Martínez Ruiz en nombre y representación de «Colegio Alcocer, Sociedad Limitada», cede gratuitamente la titularidad de los citados centros, a favor de la entidad «Colegio Hispano Inglés, Sociedad Anónima», que debidamente representada, acepta la cesión.

Fundamentos de Derecho

Primero.-Son de aplicación a este expediente las siguientes disposiciones: