

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

19970 *RESOLUCION de 20 de julio de 1992, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se prorroga la homologación de un chaleco salvavidas para su empleo en buques y embarcaciones (marca «Sunmore», modelo Seamaster-83.*

Por Resolución de 22 de noviembre de 1990 (publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 311 de 28 de diciembre), la Dirección General de la Marina Mercante homologó con el número 4/1190 el chaleco salvavidas de la marca «Sunmore», modelo Seamaster-83 para ser empleado en buques y embarcaciones, fabricado por Sunmore Livbeltefabrikka/S de Langevah 6030.

A instancia del fabricante solicitando la prórroga de la mencionada homologación y comprobando que el elemento continúa cumpliendo los requisitos exigidos.

Esta Dirección General ha resuelto prorrogar el período de validez de la mencionada homologación hasta el 31 de diciembre de 1995.

Madrid, 20 de julio de 1992.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

19971 *RESOLUCION de 24 de julio de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de trazado de la variante de Muelas del Pan-Ricobayo (Zamora), en la CN-122, de Zaragoza a Portugal por Zamora, 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 Trazado de la variante de Muelas del Pan-Ricobayo (Zamora), en la CN-122, de Zaragoza a Portugal por Zamora, de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de julio, 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 30 de enero de 1991, como memoria-resumen, los documentos del proyecto de trazado que definen las características del mismo.

El proyecto, siguiendo las instrucciones de la Orden de Estudio, desarrolla un trazado que, debido a los condicionantes arqueológicos, contempla dos alternativas denominadas C y C'.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo I de esta Resolución.

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 24 de mayo 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.

Previamente, con fecha 27 de junio de 1988 fue aprobado el expediente de información pública y definitivamente el anteproyecto, por lo que el Estudio de Impacto Ambiental elaborado por la Dirección General de Carreteras, fue sometido a trámite de información pública por la Dirección General de Política Ambiental, anunciándose éste en el «Boletín Oficial del Estado» número 82, de 4 de abril de 1992. No se presentó alegación alguna.

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.

Finalmente, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 26 de junio de 1992, el expediente completo.

En consecuencia, y en base a la citada documentación, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones con-

feridas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.º, 2.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 Proyecto de trazado de la variante de Muelas del Pan-Ricobayo, carretera N-122 de Zaragoza a Portugal por Zamora, puntos kilométricos 478,9 al 484,2.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se establecen las siguientes condiciones para reducir los efectos negativos del proyecto de manera que éste pueda ser considerado ambientalmente viable.

1. *Seguimiento arqueológico.*—Se realizará durante la obra el apropiado seguimiento de los proyectos de actuación arqueológica aprobados, a que se refiere el Estudio de Impacto Ambiental en el capítulo 5.5.

2. *Restauración ambiental e integración paisajística de la obra.*—a) Con objeto de reducir los efectos negativos de los impactos ambientales geomorfológicos más significativos, expuestos por el Estudio de Impacto Ambiental, y lograr la integración paisajística de la obra en su entorno, se cumplirá lo propuesto en los capítulos 5.6, 6 y 7 de dicho Estudio.

b) Se redactará un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística, con la definición y concreción necesaria para su ejecución.

c) Se definirá la ubicación y restauración de los vertederos destinados a acoger los 231.847 metros cúbicos de excavación sobrantes.

d) Se realizará el diseño de las obras de fábrica 4 (puente arco para cauce del embalse) y 5 (estructura sobre el valle que de Ricobayo baja al embalse) de acuerdo con las necesidades estéticas del entorno.

e) Se realizará un estudio sobre la posible mejora del enlace del Ricobayo.

3. *Plan de obra.*—Las acciones de restauración y recuperación ambiental de las áreas afectadas, 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.

4. *Seguimiento y vigilancia.*—Se realizarán las acciones de seguimiento y control establecida por el Estudio de Impacto Ambiental en el capítulo 8, programa de vigilancia ambiental.

Semestralmente, durante la fase de construcción, se emitirán los siguientes informes:

Informe técnico sobre los controles establecidos en dicho programa de vigilancia ambiental, para la fase de construcción.

Informe técnico sobre resultado del seguimiento arqueológico a que se refiere la condición 1.

Semestralmente, emitiéndose el primer informe dentro de los tres meses siguientes a la fecha del acta de recepción provisional de la obra y durante un plazo de tres años.

Informe técnico sobre los controles establecidos en el programa de vigilancia ambiental, del Estudio de Impacto Ambiental, para la fase de explotación.

Respecto al control sobre el ruido, si los niveles inducidos por el tráfico en las viviendas del núcleo de Ricobayo más cercanas a la carretera se detectaran superiores a los 65 dB (A) Leq diurnos ó 55 dB (A) Leq nocturnos, se diseñarán y ejecutarán las medidas correctoras necesarias para adecuar dichos niveles a esos valores.

Todos los informes requeridos, además de la recolección y análisis de los datos, deberán aportar conclusiones y propuesta de medidas correctoras, en su caso.

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 en la de explotación.

Del examen de esta documentación, que deberá ser enviada a 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.

5. *Documentación adicional.*—Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, en los plazos que a continuación se señalan, los siguientes documentos:

Dentro del primer mes siguiente a la fecha del acta de comprobación de replanteo de la obra:

Definición de la ubicación de los vertederos a que se refiere la condición 2, apartado c).

Plan de obra a que se refiere la condición 3.ª

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

Proyecto de recuperación ambiental y restauración paisajística a que se refiere la condición 2.ª, apartado b), y restauración de los vertederos a que se refiere la condición 2.ª, apartado c).

Diseño de las obras a que se refiere la condición 2.ª, apartado d).

Estudio sobre el enlace de Ricobayo a que se refiere la condición 2.ª, apartado e).

Madrid, 24 de julio de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Descripción del Proyecto y sus alternativas

El trazado desarrollado por el proyecto se adapta a las alternativas C y C' con objeto de minimizar las afecciones a los restos arqueológicos del Castro de San Esteban y El Castellón, siguiendo las directrices del estudio arqueológico, que forma parte del proyecto de trazado.

La vía proyectada se localiza en la provincia de Zamora; tiene una longitud de 4.319 metros y discurre en dirección este-oeste por el norte de las poblaciones de Muelas del Pan y Ricobayo, cruzando el embalse de Ricobayo en el río Esta por un estrecho situado al sur de la ermita de San Esteban.

Las conexiones de acceso a las poblaciones afectadas se ha resuelto con dos enlaces, uno del tipo diamante para el núcleo de Muelas del Pan y otro del tipo trompeta para el itinerario Zamora-Miranda de Duero y Ricobayo.

Además de los enlaces descritos se ha proyectado un paso bajo la variante para resolver el acceso a la ermita de San Esteban.

ANEXO II

Consultas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Cultura y Bienestar Social de la Junta de Castilla y León	—
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Gobierno Civil de Zamora	—
Diputación Provincial de Zamora	—
ICONA	X
Ayuntamiento de Ricobayo	—
Laboratorio Regional de Medio Ambiente Industrial de la Junta de Castilla y León en Burgos	X
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero de la Junta de Castilla y León en Soria	—
Servicio de Investigación Agraria de la Junta de Castilla y León en Valladolid	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente en Valladolid	—
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca	—
Federación Ecologista de Castilla y León en Valladolid	—
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés en Burgos	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT)	X
ADENA	—
Grupo Ecologista Ciconia de Benavente	—

La respuesta del ICONA a la consulta requerida fue la siguiente:

«La zona presente un alto valor paisajístico, por lo que debe procurarse que el proyecto contemple la adecuación de taludes y evite la acumulación de materiales en lugares inadecuados.

Esta consideración debe acentuarse en los puntos cercanos los sitios de interés arqueológico, estimando muy oportunas las consultas ante el Servicio Territorial de Cultural de Zamora».

Los aspectos más significativos mencionados en las restantes respuestas son:

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio advierte que la variante discurre íntegramente dentro de los límites del posible espacio natural protegido del «Castillo de Aiba y Falla de Carbajales». Se indica la posibilidad de que en las proximidades existan lugares de nidificación del águila calzada, especie protegida recogida tanto en el Real Decreto 439/1990, como en el Convenio de Berna. El resto de las consideraciones se refieren a disposición de taludes y terraplenes, restauración de cubierta vegetal y revegetación con plantas autóctonas.

La Confederación Hidrográfica del Duero estima como aspecto importante a contemplar por el estudio los movimientos de tierras, atendiendo a: Tratamiento de taludes, voladuras, vertido de productos procedentes de la excavación y estudio de posibles erosiones y arrastres. En cuanto a las obras de fábrica que interceptan cauces públicos, pide que se calcule la capacidad de su desagüe y la curva de remanso, si la hubiese.

La FAT aduce falta de medios técnicos y humanos, lo que imposibilita la emisión de sugerencias.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

En la introducción se presenta la finalidad del mismo y la metodología aplicada.

A continuación, describe las características generales del proyecto de trazado y destaca el factor arqueológico que ha condicionado la alternativa seleccionada tanto en alzado como en planta y que ha generado la inclusión de un proyecto de actuación arqueológica, aprobado por la Dirección General del Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León.

Expone los diferentes componentes ambientales y las relaciones entre ellos, con su descripción y valoración. Estos componentes han sido agrupados en las siguientes áreas:

Medio físico: Clima, geología-geotecnia, geomorfología, suelos e hidrología.

Medio biológico: Vegetación, fauna y espacios naturales protegidos.

Hábitat humano: Calidad atmosférica, situación de ruido ambiental, recursos productivos y accesibilidad.

Paisaje.

Identifica una toma de agua para abastecimiento en la margen derecha del embalse de Ricobayo a unos 220 metros aguas abajo del punto de cruce.

Se constata la existencia de águila culebrera, real y calzada en la comarca, aunque su zona de campeo y nidificación no se verá afectada dada la proximidad de la traza a los núcleos urbanos.

Se destacan tres enclaves afectados por la vía con un alto valor paisajístico:

Zona de granítico con «ballas» desnudas.

Laderas graníticas del embalse.

Valle situado al oeste del embalse.

El estudio identifica y valora los impactos tanto en la fase de obras como de explotación. Para la fase de obra se califica como de nivel moderado los impactos sobre la calidad del agua, vegetación, fauna, ecosistemas y ruido. Se califica como de severo el impacto sobre el paisaje.

Para la fase de funcionamiento no se califica ningún impacto significativo, siendo de carácter severo-crítico, el producido sobre el paisaje, en función de las características visuales de las estructuras que se diseñen en Ricobayo.

El estudio de impacto ambiental propone un listado de medidas de corrección que afectan a la definición del proyecto de construcción y a la fase de obras. Dichas medidas se centran en la protección del medio físico, vegetación, fauna avícola, patrimonio cultural y paisaje.

Se propone un detallado condicionado ambiental a incluir en el pliego de prescripciones de obra tanto de carácter general como particular.

Se aporta un capítulo dedicado a posibles emplazamientos de vertederos.

El estudio concluye con el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis.

Análisis del contenido

Desarrolla en su totalidad los epígrafes exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.º

El inventario ambiental es aceptable, valorándose positivamente el trabajo de campo y recogida de información «in situ».

Considerando la magnitud del impacto generado por la obra sobre el paisaje, calificado por el Estudio como de severo-crítico, hubiera sido conveniente un estudio paisajístico detallado, en el que se concretasen las características técnicas y necesidades de diseño exigibles a las estructuras a su paso por los enclaves paisajísticos destacados.

El Estudio, en cuanto a su presentación aparece mal estructurado, especialmente el programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis, aunque con contenido suficientemente válido.

El programa de vigilancia ambiental no contempla la frecuencia ni la extensión temporal de los controles propuestos.

No se aporta cartografía temática.

Las deficiencias observadas son tratadas en el condicionado de la presente declaración de impacto.