

Ha de tenerse en cuenta que si la bola representativa de la fracción fuera el 0, se entenderá que corresponde a la 10.^a

El sorteo se efectuará con las solemnidades previstas en la Instrucción del Ramo. En la propia forma se hará después un sorteo especial para adjudicar la subvención a uno de los establecimientos benéficos de la población donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se expondrán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 5.000.000 de pesetas por billete podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra se cobrarán, necesariamente, a través de las oficinas bancarias autorizadas, directamente por el interesado o a través de Bancos o Cajas de Ahorro, y en presencia del Administrador expendedor del billete premiado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 29 de enero de 1994.—El Director general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

2736 *RESOLUCION de 31 de enero de 1994, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número del reintegro del sorteo de «El Gordo de la Primitiva», celebrado el día 30 de enero de 1994, y se anuncia la fecha de la celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de «El Gordo de la Primitiva», celebrado el día 30 de enero de 1994, se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 27, 49, 14, 48, 41 y 35.

Número complementario: 31.

Número del reintegro: 8.

El próximo sorteo, que tendrá carácter público, se celebrará el día 27 de febrero de 1994, a las doce horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137 de esta capital.

Madrid, 31 de enero de 1994.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DEL INTERIOR

2737 *RESOLUCION de 3 de enero de 1994, de la Subsecretaría, por la que se hacen públicas las subvenciones estatales anuales abonadas a las diferentes formaciones políticas, con derecho a las mismas, durante el cuarto trimestre del pasado ejercicio de 1993.*

De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica 3/1987, el Estado concede a las distintas entidades políticas con representación en el Congreso de los Diputados una cantidad anual, en concepto de subvención, que se distribuye entre aquéllas acorde a los resultados obtenidos en las últimas elecciones a la citada Cámara.

Esta financiación pública, que se abona en doce mensualidades, para gastos de mantenimiento ordinario, se concreta en el montante anual incluido en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio correspon-

diente, que se consigna en el Programa 463A, Elecciones y Partidos Políticos, con cargo al crédito 485.01, Financiación a Partidos Políticos.

Durante el cuarto trimestre de los anteriores Presupuestos Generales del Estado para 1993, la mencionada subvención se ha llevado a efecto abonándose las siguientes cantidades:

Partido Socialista Obrero Español: 846.992.055 pesetas.

Partido Popular: 855.455.895 pesetas.

Izquierda Unida: 163.640.424 pesetas.

Convergencia y Unio: 117.043.191 pesetas.

Partido Nacionalista Vasco: 30.637.944 pesetas.

Unión Valenciana: 9.256.134 pesetas.

Eusko Alkartasuna - Euskal Ezkerra: 11.067.378 pesetas.

Partido Aragonés (PAR): 12.117.933 pesetas.

Partido de los Socialistas de Cataluña (PSC-PSOE): 126.923.142 pesetas.

Unión del Pueblo Navarro - Partido Popular: 14.214.108 pesetas.

Iniciativa per Catalunya: 25.319.358 pesetas.

Esquerra Republicana de Catalunya: 15.027.603 pesetas.

Coalición Canaria: 22.908.837 pesetas.

Lo que se hace público de conformidad con lo previsto en el artículo 81.7 de la Ley General Presupuestaria, en la redacción dada por la Ley 31/1990 («Boletín Oficial del Estado» número 311, de 28 de diciembre), con su inserción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de enero de 1994.—El Subsecretario, Fernando Puig de la Bellacasa.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

2738 *RESOLUCION de 26 de enero de 1994, 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 carretera M-40 de circunvalación a Madrid. Distribuidor Norte. Tramo: De la N-VI a la carretera de El Pardo (enlace de La Zarzuela) de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 26 de enero de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO DE LA CARRETERA M-40 DE CIRCUNVALACION A MADRID. DISTRIBUIDOR NORTE. TRAMO: DE LA N-VI A LA CARRETERA DE EL PARDO (ENLACE DE LA ZARZUELA), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, por Resolución de 15 de enero de 1991 hizo pública en el «Boletín Oficial del Estado» del 18, la Declaración de Impacto Ambiental sobre «La nueva carretera, autovía, conexión de la carretera N-I con N-VI, Madrid», de la Dirección General de Carreteras.

El trazado de la vía se dividía en tres tramos. El tramo I abarcaba desde el inicio en la carretera N-VI hasta la valla del Monte de El Pardo, en su sector abierto; el tramo II desde el final del tramo I hasta la autovía de Colmenar, y el tramo III desde el final del tramo II hasta la vía borde de Hortaleza.

En el tramo I la vía salvaba el espacio del monte de El Pardo hasta el cruce con el río Manzanares; planteando para ello cuatro soluciones denominadas A₁ (por avenida de Valdemarín), A₂ (interior a la tapia del Monte de El Pardo), A₃ (exterior a la tapia del monte de El Pardo, sobre terrenos de la urbanización «Monreal»), y A₄ (coincidiendo con la tapia del monte de El Pardo, en paralelo con el trazado del Canal de Isabel II).

El proyecto que ahora es objeto de Declaración consiste en la presentación por parte de la Dirección General de Carreteras de una nueva solución para salvar el espacio del monte de El Pardo hasta el cruce con el río Manzanares; fruto del Convenio suscrito el 15 de julio de 1992, por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid. Comienza en el enlace de el Barrial en dirección nordeste hasta llegar al punto kilométrico 1,100 a la valla del monte de El Pardo; discurre luego por el exterior de dicha valla hasta el punto kilométrico 2,660 en el que la cruza; sigue después, dentro del monte de El Pardo, por el cauce del arroyo Valdemarín, aproximándose al hipódromo de la Zarzuela; continúa en falso tunel desde el punto kilométrico 3,100 hasta el 3,450, atravesando en ese espacio la valla de salida del monte de El Pardo, y finaliza en el punto kilométrico 3,693 al principio del viaducto que salvará el río Manzanares. Incluye esta solución los ramales de la conexión con la M-30 y con la carretera de El Pardo.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 21 de octubre de 1992 a la Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen de la nueva solución, consistente en la orden de estudio correspondiente a un proyecto de trazado, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

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 18 de enero de 1993, 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 Proyecto de Trazado y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de mayo de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 7 de octubre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el Proyecto de Trazado, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de su información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto de Trazado.

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 del 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 carretera M-40 de circunvalación a Madrid. Distribuidor Norte. Tramo: De la N-VI a la carretera de El Pardo (enlace de La Zarzuela).

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada; considerando el interés en definir y ejecutar lo antes posible una alternativa ambientalmente viable para el cierre de la M-40 en este tramo, dados los efectos, incluso ambientales, derivados de los obstáculos actuales a una distribución del tráfico; visto que la nueva solución no contradice ninguna de las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental formulada el 15 de enero de 1991; considerando que la nueva solución optimiza la prescripción a), específica para el tramo I en dicha Declaración, pues la vía no penetra en el espacio del monte de El Pardo hasta el punto kilométrico 2,660, es decir, 510 metros después del punto kilométrico 2,150, que en esa prescripción limitaba la zona del monte de El Pardo definida como de alto grado de conservación y, además, cuando penetra, afecta a un territorio más al sur con un grado de conservación todavía menor que el considerado en las alternativas anteriormente analizadas; pero teniendo en cuenta no obstante que el Estudio de Impacto Ambiental no proporciona toda la información

que de forma explícita en aquella Declaración se requería; se concluye que, para que esta nueva solución pueda considerarse ambientalmente viable, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

1. Condiciones específicas en el ámbito del monte de El Pardo.

Desde el punto kilométrico 2,660 hasta la entrada en el falso tunel en el punto kilométrico 3,120, se vallará la arista exterior norte de la explanación durante las obras, de manera que fuera de este vallado quede imposibilitada cualquier actividad relacionada con las mismas. El acceso a la zona de obras se hará de manera que en el tramo no se cree ningún nuevo camino ni se acondicione ni amplie ninguno existente.

Se preverán las actuaciones dirigidas a garantizar la protección de la vegetación existentes evitando dañar especialmente los pies de encina que puedan ser afectados por la obra.

Caso de ser necesario el desplazamiento de pies de encina, deberá preverse su retirada selectiva, el adecuado tratamiento de extracción y conservación y su posterior reposición de acuerdo con lo que se especifique en el proyecto de recuperación a que se se refiere la condición quinta de esta declaración.

2. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial del río Manzanares y arroyo de Valdemarín, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte al mismo, debiendo establecerse a este fin, sistemas de prevención para facilitar y controlar la recogida de sustancias tóxicas o peligrosas que pudieran ser vertidas a dichos cauces por causas accidentales, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, incluyendo las balsas diseñadas en el proyecto.

En particular, en la construcción de los viaductos que atraviesan el río Manzanares, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la calzada.

Asimismo, se procederá a:

a) Estudiar con detalle el acuífero detectado en el comienzo de la traza (puntos kilométricos 0,065 y 0,110) determinando alimentación, drenaje y potencia.

Como consecuencia del referido estudio, se determinarán las medidas correctoras encaminadas a minimizar la disminución de niveles y la contaminación de sus aguas por la construcción o explotación de la vía.

b) Teniendo en cuenta el criterio de la Confederación Hidrográfica del Tajo, el arroyo de Valdemarín no deberá entubarse, sino que partiendo de la balsa de decantación del punto kilométrico 2,680 discurrirá por un cauce de sección trapecial con pendientes laterales 2/3. En los primeros 225 metros de longitud se desarrollará entre las curvas de nivel 612 y 613, con la pendiente adecuada al transporte de los metros cúbicos por segundo considerados en el proyecto. Luego se adaptará a la pendiente del terreno, creando los elementos necesarios para la disipación de energía, hasta desembocar en el arroyo actual, una vez que, la traza de la vía se separa de éste.

c) Con el mismo criterio, los caudales de los colectores laterales de la vía hasta el punto kilométrico 2,550, deberán recogerse en el colector de la mediana de la misma, y descargarse al arroyo de Valdemarín mediante la balsa decantadora del punto kilométrico 2,680.

3. Protección atmosférica: Polvo y ruido.

Se articularán las medidas necesarias que garanticen, con el suficiente nivel de confianza, la no afección significativa por inmisión de polvo generado durante la obra en la urbanización «Monreal» y otros núcleos habitados.

En atención al mantenimiento de las condiciones acústicas adecuadas, se diseñarán y ejecutarán las medidas de corrección de niveles sonoros determinadas en el documento técnico de proyecto y en el capítulo 5 sobre medidas correctoras al respecto, del Estudio de Impacto Ambiental de la alternativa objeto de esta Declaración.

4. Protección del patrimonio arquitectónico y yacimientos arqueológicos.

Teniendo en cuenta que el trazado de la vía afectará a la tapia del monte de El Pardo, que está recogida en el documento «Patrimonio arquitectónico. Elementos aislados de valor», de la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad Autónoma de Madrid (1986), se restituirá dicha tapia en el sector afectado por las obras respetando sus elementos y características constructivas, ya que la altura del pie de la misma sobre la calzada en el punto de paso de ésta al monte de El Pardo es superior a 10 metros.

Si durante la realización de las obras aparecieran restos arqueológicos, las obras se paralizarán en la zona afectada, procediendo la dirección de obra a ponerlo en conocimiento de los organismos competentes.

5. Protección contra la erosión y recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.

A los fines señalados, se cumplirá lo siguiente:

a) Con objeto de minimizar la erosión y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía e integrar ésta en su entorno, se redactará y ejecutará un proyecto que contemple como mínimo:

La localización, características y forma de explotación de las canteras, graveras, zonas de préstamos, caminos e instalaciones auxiliares de obra.

En el caso de que fuera necesario la apertura de nuevas explotaciones y se cumplieran algunos de los supuestos establecidos en el punto 12 del anexo II del Real Decreto 1131/1988, se aportará la documentación que requiere una evaluación de impacto ambiental.

La localización de las escombreras y vertederos donde se vayan a depositar los sobrantes de obra. En el caso en que sea necesario crear nuevos espacios destinados a tal uso, se definirá el tratamiento a realizar, la forma y características finales de los mismos y su integración en el entorno.

La definición de detalle de las medidas de recuperación ambiental de las áreas señaladas, así como de revegetación de taludes en desmonte y terraplén, de adecuación de los terrenos de cobertura del falso túnel, de reposición de pies de encina que puedan ser afectados, de revegetación del cauce del arroyo de Valdemarín, y de conservación y acondicionamiento de toda la zona afectada por los pasos del río Manzanares. Se incluirán además otras medidas posibles que favorezcan una integración de la obra en el entorno construido y reduzcan la afectación de suelos ocupados.

Las especies vegetales a utilizar en la recuperación deberán seleccionarse de acuerdo con las peculiares características de las formaciones vegetales presentes en la zona, definiéndose asimismo los métodos de implantación y mantenimiento adecuados.

b) La ejecución de las medidas correctoras y protectoras, así como las actuaciones de recuperación ambiental e integración paisajística que tengan que realizarse para el cumplimiento de las garantías requeridas en las condiciones de esta Declaración, deberán simultanearse con las propias de la construcción de la vía. Con este objeto se establecerá, a través del plan de obra, la coordinación especial y temporal de ambos tipos de actuación.

Todas las medidas y actuaciones ambientales anteriormente referidas deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la formalización del acta de recepción de la obra.

c) Se realizará un estudio para la definición y articulación legal de medidas compensatorias al Patrimonio del Monte de El Pardo por la pérdida de los terrenos aislados por la nueva vía y sus correspondientes activos naturales, mediante la adscripción de una determinada superficie colindante, que contribuirá a la protección de este espacio frente a posibles presiones en su entorno por actividades urbanísticas.

6. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos identificados, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informe y la frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del Órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones. El referido programa incluirá:

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

Informe sobre las actuaciones de corrección de impactos realmente ejecutadas.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles sonoros alcanzados en las zonas que se especifican en el capítulo 5 del Estudio de Impacto Ambiental y en la entrada y salida del túnel. En caso de haber sido sobrepasados los valores de proyecto, el informe incluirá propuesta de las medidas correctoras complementarias.

Seguimiento del estado y progreso de las obras de recuperación a que se refiere la condición 5.

Deberá emitirse un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción como de explotación.

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

7. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de la contratación, de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece en su condicionado, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de medidas y presupuesto para evitar el riesgo de penetración en el acuífero de contaminantes, a que se refiere la condición 2, apartado a).

Plan de medidas y presupuesto para evitar la inmisión de polvo, así como presupuesto de las medidas de corrección de niveles sonoros a que se refiere la condición 3.

Proyecto de las medidas de protección contra la erosión, recuperación e integración ambiental de la obra a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 6.

8. 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 con: Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto, a nivel de proyecto.

También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de Vigilancia Ambiental.

Madrid, 26 de enero de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| 1. ICONA | — |
| 2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid | X |
| 3. Presidencia de la Comunidad de Madrid | — |
| 4. Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. | X |
| 5. Instituto Regional de Estudios de Salud y Bienestar Social. | — |
| 6. Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad de Madrid | — |
| 7. Área de Contaminación Atmosférica. Ministerio de Sanidad y Consumo | — |
| 8. Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas | — |
| 9. Cátedra de Ingeniería Ambiental. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos | — |
| 10. Cátedra de Planeamiento Urbanístico ETS de Arquitectura | — |
| 11. Ayuntamiento de Madrid | X |
| 12. COMADÉN (Coordinadora Madrileña Defensa de la Naturaleza) | — |
| 13. La Casa Verde. Madrid | — |
| 14. Retama. Madrid | — |
| 15. CODA. Madrid | — |
| 16. AEDENAT. Madrid | X |
| 17. FAT. Madrid | — |
| 18. ADENA. Madrid | — |
| 19. SEO. Facultad de Biología. Madrid | — |
| 20. CEDEX | — |
| 21. Asociación de Vecinos Fuente La Reina | — |
| 22. Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón | — |
| 23. Asociación de Vecinos de Pozuelo | — |
| 24. Asociación de Vecinos de Valdemarín, Monreal y El Pardo de Aravaca | — |
| 25. Confederación Hidrográfica del Tajo | X |

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| 26. «Alodia, Sociedad de Ingeniería e Inmobiliaria, Sociedad Limitada», y «Fuente del Berro 18, Sociedad Limitada» | X |
| 27. Comunidad de Propietarios de la Urbanización Monreal. Madrid | X |

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid comunica lo siguiente:

Los valores ambientales existentes en el ámbito afectado por la futura autovía de cierre de la M-40 por el norte, han sido sobradamente enunciados, inventariados y difundidos a través de los estudios llevados a cabo con anterioridad para determinar las posibilidades de ejecución de dicha vía, por lo que procede manifestar que la actuación que, en su caso, haya de realizarse en este espacio se desarrolle en un contexto de preservación de los valores aludidos.

Por ello, en el tramo del recorrido de esta vía por el interior del monte de El Pardo se tomarán las precauciones necesarias para reducir en la mayor medida posible la superficie de ocupación en planta de la vía y de sus elementos auxiliares. Asimismo, en este tramo se adoptarán las medidas precisas para mantener la continuidad del ecosistema a uno y otro lado de la vía, bien bajando la cota de ésta respecto del terreno y estableciendo por encima pasos naturales para la fauna, o bien atravesando este espacio en forma de túnel.

En todo caso, se realizarán los ajustes en la traza que se requieran para afectar el menor número posible de árboles adultos de la zona.

Dado el carácter arenoso y suelto de los terrenos afectados, se sugiere estudiar la posibilidad de que todos los ejemplares arbóreos existentes en la zona de afección de la nueva carretera se trasplanten a lugares análogos a los que ocupan actualmente respecto a las condiciones de orientación, humedad climática, soleamiento, etc.

El paso de la vía sobre el curso del río Manzanares se realizará mediante estructura sobre pilares o cualquier otro procedimiento equivalente, que reduzca en la mayor medida posible el efecto barrera ocasionado por la vía en el ecosistema lineal que constituye el citado río.

Por último, dado que la construcción de la vía representa una sustancial modificación en las condiciones de accesibilidad de algunos espacios limítrofes con dicha carretera, se estima oportuno señalar que paralelamente con la autorización de la obra, se instrumenten las medidas físicas y jurídicas de protección del espacio colindante, para evitar que a los impactos negativos derivados de la construcción de la vía se superpongan los de otras actividades que pudieran asentarse en sus inmediaciones y vinieran a convertirse, igualmente, en un motivo adicional de degradación del medio ambiente.

El Ayuntamiento de Madrid señala, en su escrito, algunos aspectos a concretar en el estudio de Impacto Ambiental:

1. Localización, forma y características finales de las escombreras y vertederos que albergarán los residuos generados en la fase de construcción. Debe impedirse el vertido de materiales sobrantes de la obra o cualquier otro tipo de residuos en lugares distintos a los destinados a este fin.

2. Localización de las instalaciones auxiliares de obras (parque de maquinaria, almacén de materiales, etc.) y recuperación posterior de los terrenos afectados.

3. Teniendo en cuenta la existencia de infraestructuras de saneamiento municipales en ciertos puntos del trazado, el estudio debe señalar la posible afección a las mismas y las medidas correctoras previstas.

4. El estudio debe garantizar la no afección ni ocupación permanente o temporal de los cauces de agua superficial o sus márgenes (en especial el río Manzanares), especificando las medidas preventivas adoptadas para tal fin, que incluyan aquellas previstas para la recogida de sustancias tóxicas o peligrosas que pudieran verse por causas accidentales.

5. Afección a la vegetación y/o arbolado existente en la zona. Actuaciones previstas para garantizar la protección de la vegetación del monte de El Pardo.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística del terreno afectado por la vía.

6. Determinación de las emisiones atmosféricas y aumento en los niveles de inmisión originados por el proyecto, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Estudio de los impactos derivados sobre la flora y fauna existente en el monte de El Pardo y sobre los núcleos residenciales próximos.

7. Estudio acústico que determine:

Niveles sonoros actuales en el área de influencia de la vía, con especial atención a las urbanizaciones adyacentes.

Niveles sonoros previstos en fase de explotación.

Dado que las vigentes ordenanzas municipales no establecen límites a los ruidos originados por el tráfico, se deberá garantizar, mediante las oportunas medidas correctoras, el cumplimiento de los criterios europeos más modernos consistentes en:

No transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores a 65 dB_A a fachadas de viviendas.

No transmitir niveles sonoros continuos equivalentes (veinticuatro horas) superiores en 10 dB_A a los actualmente existentes en zonas no residenciales.

El Plan de Vigilancia debe incluir mediciones periódicas de los niveles sonoros en los puntos críticos del recorrido en las épocas de máxima intensidad media diaria.

AEDENAT indica que el monte de El Pardo es el lugar de residencia de una de las comunidades más completas de fauna mediterránea. Destaca la población Águila Imperial Ibérica (hoy en peligro de extinción), que supone un 5 por 100 de sus efectivos mundiales. Igualmente, ha sido registrado un gran número de aves de presa (buitre negro, buitre leonado, búho real, etc.).

El Pardo es uno de los bosques mediterráneos mejor conservados del mundo, y el mayor encinar sobre arenas de la cuenca mediterránea; destacando el protagonista de este ecosistema, la encina, que toma aquí portes descomunales, en ocasiones de más de 25 metros de altura, acompañada de un denso estrato de matorral que hace en ocasiones de El Pardo un bosque impenetrable.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) comunica las siguientes sugerencias:

El monte de El Pardo está considerado como un área muy importante para la nidificación de aves de presa, entre las que destacan el buitre negro (siete parejas), el águila imperial (mínimo, nueve parejas), el águila calzada (mínimo, 10 parejas) y el búho real (mínimo, diez parejas). Incluye el embalse de El Pardo, en donde se produce una abundante invernada de anátidas y fochas y es lugar de reposo migratorio para la cigüeña negra (mínimo, 20 aves), que también ha criado en los últimos años.

Al estar la zona citada designada como ZEPA, CEE número 011, por el Estado español, en virtud de la Directiva 79/409/CEE sobre la Conservación de las Aves y sus Hábitats, el Estado español deberá «... tomar las medidas necesarias para evitar dentro de las zonas de protección... (ZEPAS)... las perturbaciones que afecten a las aves». El águila imperial, el buitre negro y otras especies contenidas en el anexo I de la citada Directiva deben «... ser objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia...».

Atendiendo al texto de la Directiva, el territorio contenido en una ZEPA no puede ser deteriorado en ningún caso, siendo en cambio imprescindible regenerar las zonas alteradas.

El continuo fraccionamiento y pérdida irrecuperable de áreas más o menos extensas en un estado no óptimo de conservación y contenidas en una zona de especial protección para las aves puede desembocar en una reducción imparable del territorio protegido.

El monte de El Pardo no sólo es interesante desde el punto de vista de la conservación de las aves. Además, representa un buen ejemplo de conservación de bosque y fauna mediterránea, con amplias extensiones bien conservadas de encinares y jarales que albergan hasta 280 especies diferentes de vertebrados.

La tapia que se pretende alterar es del siglo XVII, por lo que el proyecto de referencia podría contravenir el Convenio de Berna sobre protección del Patrimonio Histórico Artístico.

Existen otras alternativas viables al trazado presentado que satisfarían las demandas ambientales y patrimoniales del monte de El Pardo.

Por todo lo anterior, sugerimos se tenga en consideración la posibilidad de regenerar aquellos espacios de la ZEPA que se consideren degradados y buscar una alternativa al trazado que no afecte al patrimonio natural del Estado, aunque tal supuesto implique algún perjuicio a intereses personales o un aumento de los costes de la obra.

La Confederación Hidrográfica del Tajo señala lo siguiente:

Desde el inicio del tramo en «El Barrial», hasta el cruce de la tapia del monte de El Pardo, no cabe ningún comentario, ya que se trata de una zona prácticamente urbanizada.

El tramo siguiente, sin embargo, discurre por la vaguada del arroyo Valdemarín para minimizar el espacio de monte que quede entre la autopista y dicho cerramiento, según se expone en los «datos del trazado». Se puede pensar también que el impacto visual es menor por desarrollarse a cotas más bajas, pero va a afectar profundamente al cauce del arroyo, ya que pasa de la margen izquierda a la derecha para volver de nuevo a la izquierda.

La salida del monte de El Pardo se hace en túnel desde el cauce del arroyo, y cruza bajo la pista recta del hipódromo. El perfil longitudinal del trazado no lo conocemos, pero desde luego, el punto más bajo del túnel tendrá una cota inferior al nivel del agua del río en la zona más próxima, lo que obligará a realizar una conducción de gran longitud paralela al cauce para conseguir el desagüe por gravedad.

Inmediatamente después del túnel se atraviesa una zona de pinos y encinas. El trazado será en desmonte obligado por la rasante del túnel hasta enlazar con el viaducto que atraviesa el río. Según el plano de trazado, uno de los enlaces con la avenida de la Ilustración y el de la carretera de El Pardo se inician en dicha estructura, por lo que resultará de un ancho muy considerable. El otro enlace con la avenida cruza el río con otro viaducto situado unos 150 metros aguas arriba. Este enlace, en la margen derecha del río, se desarrolla por la zona de policía y afecta al pinar ya mencionado.

En nuestra opinión y desde el punto de vista del drenaje de los terrenos y de la conservación de los cauces, se produciría menos impacto utilizando sólo la ladera de la margen izquierda del arroyo de Valdemarín, y cruzando la pista del hipódromo con un paso inferior, que reduciría la altura sobre clave, al espesor del tablero, con lo que se conseguiría elevar el punto bajo del trazado, facilitando el drenaje hacia el río.

En cualquier caso, y con independencia de la solución que se adopte, es necesario a nuestro juicio:

1. Que se cuide especialmente el drenaje de los terrenos de la cuenca del arroyo Valdemarín, disponiendo un vertido por gravedad para los de cotas superiores a las del río en la zona, reservando el desagüe subterráneo, sólo para las procedentes de cotas más bajas.

2. Que en el proyecto de los viaductos se tengan muy en cuenta las condiciones del río en cuanto a altura libre, situación de pilas, conservación de la vegetación de ribera y acondicionamiento final de toda la zona afectada que en cualquier caso va a ser bastante extensa.

«Alodia, Sociedad de Ingeniería e Inmobiliaria, Sociedad Limitada», «Fuente del Berro 18, Sociedad Limitada», y la comunidad de propietarios de la urbanización «Monreal» (Madrid), presentan escritos con los siguientes comentarios:

Indican que no se han comparado las diversas alternativas de trazado.

Consideran que el nuevo trazado destruye una riqueza forestal en la urbanización «Monreal» mayor que la que puedan destruir otras alternativas que total o parcialmente afecten al monte de El Pardo.

Piden que se adopte la alternativa denominada A-4 en la Declaración de Impacto Ambiental publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de enero de 1991, coincidiendo con la tapia del monte de El Pardo y en paralelo con el trazado del Canal de Isabel II, o, como variante de la anterior, que parte de la vía, pase por el monte de El Pardo y parte por los terrenos no edificados de la urbanización «Monreal», lindantes con la mencionada tapia, y, en todo caso, construirla en falso túnel.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El objeto de este proyecto de trazado es la definición de la carretera M-40 de circunvalación a Madrid, tramo I, desde la CN-VI, a la carretera M-605 (enlace de La Zarzuela).

El proyecto, con una longitud de tronco de 3.693 metros, tiene características de autovía, con dos calzadas de tres carriles cada una, mediana de separación entre ambas y arcenes, y un ancho de plataforma de 36,50 metros.

El proyecto que ahora es objeto de Declaración consiste en la presentación por parte de la Dirección General de Carreteras de una solución, para salvar el espacio del monte de El Pardo hasta el cruce con el río Manzanares; comenzando en el enlace de El Barrial, en dirección nordeste, hasta llegar, en el punto kilométrico 1,100, a la valla del monte de El Pardo, discurrendo por el exterior de dicha valla, hasta el punto kilométrico 2,660.

En esta primera zona del trazado la autovía salva los cruces con la avenida de Valdemarín (punto kilométrico 0,100), calle Casiopea (punto kilométrico 0,150), camino de La Zarzuela (punto kilométrico 0,280), calle

de La Salle (punto kilométrico 0,500), y calle de la Cabellera de Berenice (punto kilométrico 0,750); mediante sendos pasos sobre la autovía.

En el punto kilométrico 2,660, la traza entra en el monte de El Pardo para seguir desde el punto kilométrico 2,812 hasta el punto kilométrico 3,090, sobre el arroyo de Valdemarín, por lo que sus aguas serán canalizadas por un colector de 1,80 metros de diámetro, hasta que la vía abandone el cauce.

Continúa el trazado por la vaguada existente, aproximándose al cerramiento del hipódromo de manera que los terrenos que quedan entre el monte de El Pardo y la autovía son mínimos.

En las proximidades del punto kilométrico 3,100 se inicia un recorrido en falso túnel, de boca oblicua al trazado, iniciándose en el margen izquierdo, en el punto kilométrico 3,095, y en el margen derecho, en el punto kilométrico 3,140, finalizando en el punto kilométrico 3,465 del margen izquierdo y en el punto kilométrico 3,435 del derecho.

Finaliza el tronco en el punto kilométrico 3,692,961, al principio del viaducto que salva el río Manzanares.

Incluye este proyecto la conexión con la M-30 (avenida de la Ilustración), mediante los ramales 11 y 12, y el enlace con la carretera M-605 y subsiguientemente con la M-30 (Puerta de Hierro) mediante el ramal 13.

El ramal 11, incorporación con carril propio a la M-40 procedente de la M-30, intercepta al tronco en el punto kilométrico 3,280. Su longitud es de 1.400 metros, y la anchura de plataforma de unos 7 metros.

El ramal 12, con salida de la M-40 a la M-30 (avenida de la Ilustración), se une a la traza principal en el punto kilométrico 3,667. Su longitud es de 1.100 metros y su anchura es de unos 10 metros hasta el punto kilométrico 0,115 y de 7 metros en el resto.

El ramal 13 tiene su salida desde el ramal 12, hacia la M-30 (Puerta de Hierro). Su longitud es de 455 metros y su anchura de unos 7 metros.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto. Contenido

El Estudio indica que la topografía del terreno por donde discurrirá el trazado se halla bastante alterada por las explanaciones y rellenos previos a la construcción de urbanizaciones y edificaciones, con la salvedad de la zona que atraviesa el monte de El Pardo. El relieve, dice, es muy acentuado, de lomas redondeadas y con pequeñas diferencias de cota, excepto en las laderas que bajan hacia el arroyo de Valdemarín y al río Manzanares.

Sigue diciendo el Estudio que el trazado afecta a la cuenca del arroyo de Valdemarín, afluente del río Manzanares y al propio río receptor; que en las prospecciones geotécnicas se ha detectado la presencia de aguas subterráneas en el punto kilométrico 0,065 y en el punto kilométrico 0,110, en el primero de ellos a 7 metros de profundidad en el margen izquierdo del trazado, y en el segundo, a 5,5 metros de profundidad en el derecho, y que por la proximidad de los sondeos, se deduce que se trata de un mismo acuífero.

El Estudio señala que el mosaico vegetal del entorno del trazado lo constituyen encinares adhesionados, pinares de repoblación, ajardinamientos de parcelas urbanizadas y vegetación de ribera del río Manzanares. La formación de encinar adhesionado, donde son frecuentes encinas de cien a doscientos años, está degradada y muy empobrecida, quizá no tanto florísticamente, por la falta de especies, como por la escasa frecuencia de muchas de ellas. Está, dice, muy lejos del bosque teórico de encinas que potencialmente constituiría la vegetación del territorio que ocupa. En ciertas partes, tanto fuera como dentro de la valla, se desarrollan pinares de pino piñonero, que no forman parte de la vegetación natural del entorno, sino que proceden de viejas plantaciones. Los ajardinamientos poseen zonas con especies exóticas, algunas representadas por árboles de gran tamaño. Los márgenes del río Manzanares presentan densas saucedas y zarzales.

El Estudio indica que, desde un punto de vista faunístico, en la zona de ocupación de la vía es necesario considerar el jabalí, el ciervo, el conejo y pequeños roedores. Los márgenes del río Manzanares dan cobijo a gran cantidad de especies animales.

El Estudio señala que el tramo afectado por la autovía pertenece a cuatro barrios, situados en el espacio periurbano del norte del municipio de Madrid, que son: Valdemarín, Ciudad Universitaria, El Pardo y Fuentelarreina. La parte del barrio de Valdemarín ocupada por la vía está bajo una unidad de planeamiento de «zonas verdes y áreas libres», que afecta a la zona comprendida desde la avenida de Valdemarín hasta la tapia del monte de El Pardo, y se considera dentro de esta unidad de planeamiento como «parques locales». El barrio de Ciudad Universitaria, junto con el hipódromo de La Zarzuela y las áreas recreativas y deportivas

en torno al río Manzanares, está incluido en un plan especial que considera 528,157 hectáreas (Parque Lineal Manzanares norte-Parque Suburbano y Cuña Urbana número 9).

El Estudio dice que la tapia del monte de El Pardo, constituida por un muro de piedra de granito que bordea dicho monte, está recogida en el documento: «Patrimonio arquitectónico. Elementos aislados de valor», de la Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda, de la Comunidad Autónoma de Madrid (1986).

Asimismo, el Estudio indica que en la zona de afección de este trazado existe la posibilidad de encontrar yacimientos del Paleolítico Superior y Neolítico Campaniforme, dada la cercanía de algunos puntos conocidos, aguas arriba y abajo del punto de cruce del río Manzanares.

Según el Estudio, los impactos significativos se producen por:

Desmontes en las zonas del monte de El Pardo.

Intercepción del drenaje en la zona del arroyo de Valdemarín.

Afección a la vegetación de ribera del río Manzanares.

Afección al encinar adhesionado y pinar de pino piñonero en la zona de la Playa de Madrid.

Afección por ruido en las zonas próximas a viviendas.

El Estudio establece medidas correctoras concretas para los impactos producidos por desmontes, por intercepción del arroyo de Valdemarín, y por afección por ruido.

Análisis de contenido

El Estudio de Impacto Ambiental contiene una valoración de impactos producidos por el ruido bien argumentada, y con medidas correctoras bien dimensionadas, pero no presupuestadas.

También han sido suficientemente dimensionadas, pero no presupuestadas, las otras medidas correctoras mencionadas.

El Estudio no realiza el análisis del acuífero detectado en los puntos kilométricos 0,065 y 0,110.

El Programa de Vigilancia Ambiental propone una serie de controles generales, sin considerar la frecuencia de los mismos ni su extensión espacial y temporal.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Alegantes

Alegaciones de organismos:

Confederación Hidrográfica del Tajo.

Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid.

Alegaciones de particulares:

Don Juan Antonio San Miguel Orueta, en nombre y representación de don Santiago Rengifo Calderón y don Juan Ferrer Sala; don Emilio Izquierdo Sánchez-Prados; don Ramón C. Pelayo Jiménez, como Presidente de la Asociación de Vecinos de Valdemarín, Monreal y El Pardo de Aravaca; don José María Márquez González, en representación de la compañía mercantil «La Fortaleza I, Sociedad Anónima»; doña Isabel Izquierdo del Valle, en nombre de la compañía «Rebasa, Sociedad Anónima»; don Santiago Álvarez de Toledo Bandeira; don Raúl Nevado Enríquez; don Luis Hernando Avendaño; don José Manuel Antón Corrales; don Juan de Zavala Valdés, en nombre y representación de la compañía «Aravaca One Ltd.»; doña María Hernando de Avendaño; doña Rita Oevermann; don José Ballester González, en representación de la compañía mercantil «Regato, Sociedad Anónima»; don Carlos, don José Luis, don Ignacio y doña Carmen Ruiz Rivas; doña Ana María Villacampa Allende; don Manuel García Martínez; don Francisco Javier Soto Carmona, en nombre de «Alodia, Sociedad de Ingeniería e Inmobiliaria, Sociedad Anónima», y de «Fuente del Berro 18, Sociedad Limitada»; don Luis Montero Muñoz; don Alfredo Fillol Crespo, en nombre y representación de «Corporfin, Sociedad Anónima»; doña Laura Fernández-Sedano Merino; don Miguel Ángel Jiménez de Embún y Arbex; don Javier de Salas Escriñá y doña María Pilar Lasagabáster Lasagabáster.

Los aspectos medioambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

La Confederación Hidrográfica del Tajo considera que la solución prevista en el proyecto para resolver la intercepción al arroyo de Valdemarín, con un colector, debería sustituirse por un desvío del arroyo a cielo abierto.

Respecto a los drenajes de la autopista en el punto más bajo, se indica que si bien no existen alternativas a la solución proyectada, deben mantenerse simultáneamente las opciones de desagüe por gravedad y por bom-

beo, pudiendo además reducir la zona drenada por este desagüe, devolviendo al arroyo de Valdemarín, antes del túnel, las aguas procedentes de cotas superiores.

En cuanto al cruce del río Manzanares, en la solicitud de autorización correspondiente debe justificarse la capacidad del cauce incluyendo la fase de construcción.

La Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid considera que las actuaciones en las especies vegetales afectadas deben efectuarse según los criterios de los Servicios de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid.

Alegaciones de particulares:

Señalan que la Administración no ha elegido la mejor solución desde el punto de vista técnico, ni medioambiental ni económico, habiendo optado por la alternativa más desfavorable.

Consideran que no se ha tenido en cuenta la valoración de otras alternativas además de la del proyecto.

Indican que los terrenos dentro de la tapia del monte de El Pardo están desforestados, mientras los terrenos afectados por la urbanización «Monreal» tienen un importante arbolado.

Consideran que la zona afectada está consolidada urbanísticamente, y que el trazado previsto iría contra el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Solicitan que se apruebe la alternativa A-4 del Estudio Informativo de julio de 1990, como la mejor solución, o en su defecto, un trazado parte por el monte de El Pardo y parte por los terrenos no edificados de la urbanización «Monreal», lindantes con la tapia, desarrollándose en falso túnel a su paso por dicha urbanización.

2739

RESOLUCION de 15 de diciembre de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la prórroga de la aprobación de modelo del contador de energía eléctrica, modelo «STN 14M», otorgada a la firma «Riesa Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la entidad «Riesa Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima», domiciliada en Miralba de la Ribera (León), carretera León-Villarroaño, kilómetro 6,500, en solicitud de autorización de prórroga de la aprobación del modelo número 89124 del contador de energía eléctrica, modelo «STN 14M», aprobado por Resolución de 15 de enero de 1990 («Boletín Oficial del Estado» de 12 de febrero), el Centro Español de Metrología del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de acuerdo con la Ley 3/1985, de 18 de marzo; el artículo 100 de la Ley 31/1990, de 28 de diciembre; el Real Decreto 1616/1985, de 11 de septiembre, y a la vista de que no han experimentado ninguna modificación las exigencias del Estado por las que se otorgó la aprobación de modelo inicial, ha resuelto:

Primero.—Autorizar la prórroga por un plazo de validez de dos años, a partir de la fecha de caducidad, 28 de enero de 1994, de la citada aprobación de modelo número 89124 del contador de energía eléctrica, modelo «STN 14M», debiendo publicarse esta Resolución en el «Boletín Oficial del Estado», a favor de la entidad «Riesa Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima».

Segundo.—Próximo a transcurrir el plazo de validez que se concede, la entidad interesada, si lo desea, solicitará del Centro Español de Metrología, nueva prórroga de la aprobación de modelo.

Tercero.—Siguen vigentes los mismos condicionamientos que figuraban en la Resolución de aprobación de modelo.

Tres Cantos, 15 de diciembre de 1993.—El Presidente del Centro, Antonio Llardén Carratalá.

2740

RESOLUCION de 15 de diciembre de 1993, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la prórroga de la aprobación de modelo del contador de energía eléctrica, modelo «STN 12M», otorgado a la firma «Riesa Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la entidad «Riesa Contadores Eléctricos, Sociedad Anónima», domiciliada en Miralba de la Ribera (León), carretera León-Villarroaño, kilómetro 6,5, en solicitud de autorización de prórroga de la aprobación de modelo número 89.122 del contador de energía eléc-