

La existencia de formaciones vegetales autóctonas en buen estado de conservación, entre las que cabe destacar el hayedo que se desarrolla en la pendiente que baja desde el alto de Tornos hasta el valle y que constituye una mancha extensa y compacta, las manchas testimoniales, entre grandes extensiones de prado de robledales y bosque mixto, situadas en una banda paralela al río Calera y en las vaguadas secundarias y por último, la presencia de formaciones arbustivas de brezal-argomal-helechal en toda la zona.

La combinación de una topografía abrupta y elevada, junto con una variada vegetación que confieren una singularidad paisajística a la zona analizada, dotada de una alta fragilidad, ya que la vegetación existente es poco enmascarante.

El estudio destaca que se producirá un incremento de la inestabilidad de las laderas, siendo más impactante la alternativa C, puesto que el número de excavaciones y voladuras necesarias para su ejecución es mayor, mientras que el menor impacto relativo corresponde a la A, al requerir menores movimientos de tierras. No obstante, las tres afectan a la Turbera del Alto de Tornos.

Según el estudio, la alternativa C alcanza la cabecera del barranco de Astrón y se aleja del cauce del Calera más que la vía actualmente existente, al discurrir a una cota más alta; la alternativa B no alcanza al Astrón y se aleja menos del Calera; mientras que la A, al coincidir en su mayor parte con el trazado actualmente existente sigue el Calera en su parte norte.

En cuanto a la vegetación, el estudio dice que la alternativa C afecta en su bajada hacia el valle desde el Alto de Los Tornos a un hayedo en buen estado de conservación. En el valle, ocupado fundamentalmente por prados y formaciones de matorral, la C es la opción más impactante en tanto que plantea mayores volúmenes de obra y longitud de firme en su tramo final, mientras que la opción A sólo afecta a las plantas ornamentales de la calzada, la B y la C interceptan un bosque mixto.

En conclusión, el estudio elige la alternativa A, al adaptarse en mayor medida al trazado actualmente existente. Entre las alternativas B y C resulta más impactante la C.

El estudio hace un listado de una serie de medidas correctoras como:

Vallado de los bordes de ocupación de la vía en el tramo que atraviesa el hayedo.

Utilización prioritaria del viario existente.

Respeto máximo a la vegetación existente.

Realización de una prospección arqueológica visual.

Realización de un proyecto de restauración del medio natural (revegetación de las zonas alteradas por las obras).

El estudio hace un listado de temas a controlar en el programa de vigilancia como:

Recogida, almacenamiento y transporte de vertidos líquidos y aguas residuales.

Control de las obras en orden a detectar la presencia de restos arqueológicos.

Análisis de la calidad de las aguas. En caso de que se determine un aumento de la carga contaminante deberán diseñarse medidas adecuadas.

Realización y seguimiento del proyecto de revegetación, determinación y seguimiento de:

Riegos y abonos.

Recorte y poda.

Reposición de marras.

Análisis del contenido

El inventario ambiental efectuado no permite identificar la realidad de la zona analizada, su fragilidad o sus méritos de conservación. Se obvian así impactos severos como la afección a la turbera del alto de Tornos y otras alteraciones como las producidas sobre las aguas superficiales, la fauna o el paisaje.

La valoración de los impactos sobre el medio socioeconómico resulta cuando menos sorprendente, sin que se llegue a ninguna conclusión clara, pero con afirmaciones tan chocantes como que «la alternativa C, al ser la que mayor movimiento de tierras lleva aparejada, al igual que obras de fábrica, puede ser la mayor demandante de empleo del área».

Así, aunque el principio por el cual se opta por la alternativa A es correcto, la explicación y el razonamiento utilizados resultan banales.

La definición de medidas correctoras y del programa de vigilancia ambiental resultan absolutamente prescindibles, por cuanto que, por su indefinición, pueden aplicarse en cualquier lugar y a cualquier proyecto.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Al expediente de información pública se han presentado las siguientes alegaciones.

Relación de alegantes

Dirección Regional de Cultura y Educación de la Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte de la Diputación Regional de Cantabria.

Dirección Regional de Medio Ambiente de la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Regional de Cantabria.

Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de la Diputación Regional de Cantabria.

Asociación Cántabra para la Defensa del Patrimonio Subterráneo (ACDPS).

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones

La Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte presenta la alegación del Museo Regional de Prehistoria y Arqueología. En ella se expone que en el estudio de impacto ambiental no ha sido contemplado todo el patrimonio arqueológico de la zona, en especial las construcciones megalíticas existentes en la zona de los Tornos (los túmulos denominados Landías, La Tejera 1, la Tejera 2 y el Retortio, y el dolmen del Ventorrillo). Estos yacimientos están peligrosamente cerca de la nueva carretera prevista y pueden verse afectados por las acciones de la obra. El Museo de Cantabria propone medidas arqueológicas de protección a través de la prospección, documentación, excavación (donde sean oportunas) y seguimiento arqueológico.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo estima a la alternativa B como la más adecuada. Solicita que en todas las carreteras afectadas por la ejecución de las obras se conserve el nivel de servicio previo a las mismas.

La Dirección Regional de Medio Ambiente de Obras Públicas de la Diputación de Cantabria indica que la carretera a acondicionar atraviesa una zona de alto valor paisajístico, junto al río Calera; que asienta un valioso hayedo, y una turbera con una valoración científica muy alta. Considera que la alternativa A es la de menor impacto global, siempre que se tomen en consideración los siguientes aspectos:

Evitar afectar la turbera del puerto de los Tornos.

En el caso de vallar el hayedo de los Tornos, establecer pasos de fauna.

Evitar que el trazado penetre en el hayedo a la altura de La Mogosa.

Desviar el trazado de la proximidad al río Calera, y de no ser ello posible restaurar la vegetación de ribera.

ACDPS (Asociación Cántabra para la Defensa del Patrimonio Subterráneo) informa que la nueva carretera afecta a puntos de interés histórico y arqueológico. Estos son, un tramo del Camino Real del siglo XVIII, instalado sobre el trazado de una antigua calzada romana, y la estructura tumular de Landías, que propone excavarla y reconstruirla o bien desviar los accesos al paso inferior de modo que no afecten a la estructura tumular.

ANEXO V

Resumen de la información adicional solicitada

En la información adicional recogida, se incluye una cartografía a escala 1:25.000 de los distintos factores ambientales afectados por las distintas alternativas que permite disponer de la información adecuada para la distinción escalar de efectos y puntos negros de los trazados propuestos.

28459 RESOLUCION de 25 de octubre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-322 de Córdoba a Valencia, variante de Villatoya (provincia de Albacete), 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 cono-

cimiento, la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 25 de octubre de 1994.—El Director general, José Ramón González Laestre.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-322 DE CORDOBA A VALENCIA, VARIANTE DE VILLATOYA (PROVINCIA DE ALBACETE), 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 Dirección General de Carreteras remitió con fecha 21 de mayo de 1990 a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como memoria-resumen, la orden del estudio de proyecto mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es la definición de la variante de población de Villatoya (Albacete), con una longitud aproximada de 2,5 kilómetros.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación 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 6 de septiembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 30 de marzo de 1993 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valencia» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Albacete» con fechas 1 y 2 de abril de 1993, respectivamente, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 15 de septiembre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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

Un resumen del resultado del trámite de información pública, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Variante de Villatoya, carretera N-322 de Córdoba a Valencia (provincia de Albacete)», de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, que ofrece tres alternativas, se considera que entre las soluciones factibles, la ambientalmente más favorable es la denominada solución oeste.

No obstante, para que el proyecto de esta solución pueda ser considerado ambientalmente viable, además de observarse las prescripciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y en su documentación complementaria, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

1. *Adecuación del trazado.*—Entre los puntos kilométricos 0,000 y 0,500 se desplazará el trazado general, acercándolo al propuesto por la solución este, disminuyendo así la altura del terraplén de proyecto y alejándolo del balneario «Baños de la Concepción». Dicho desplazamiento se realizará de acuerdo con las conclusiones del estudio a que se refiere la condición 3 de esta declaración.

En enlace situado al final del tramo (puntos kilométricos 2,600 a 3,000) deberá desplazarse hacia el norte de forma que no invada la terraza de inundación ni afecte a la vegetación de ribera del río Cabriel.

Asimismo, deberá prolongarse la estructura prevista sobre el río Cabriel, desplazando su estribo norte lo necesario para situarlo fuera de la terraza de inundación.

2. *Protección de las servidumbres de paso.*—Tanto en la fase de construcción como de explotación de la nueva vía, se asegurará el nivel actual de servicio, para lo cual se tomarán las medidas oportunas y se diseñarán las estructuras necesarias, teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola y servicios forestales contra incendios.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar, ni vertido de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía, se pueda afectar al sistema hidrológico del río Cabriel.

Se realizará un estudio hidrogeológico específico para situar el trazado que evite afecciones significativas sobre el manantial de Baños de la Concepción.

4. *Prevención del ruido.*—Se proyectarán y realizarán las medidas correctoras necesarias para que los niveles de inmisión sonora previstos en la explotación de la carretera, no sobrepasen, en el municipio de Villatoya, los 55 y 65 dB(A) Leq entre las veintitrés y las siete horas y las siete y las veintitrés horas respectivamente, medidas a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura, en los edificios existentes en el entorno de la obra.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto 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 conjuntas con el resto de las obras.

El citado proyecto contemplará como mínimo:

Localización y recuperación de las instalaciones auxiliares tales como plantas de hormigón y asfaltado, parque de maquinaria, almacenes de materiales y caminos de obra, localización y recuperación de las zonas de extracción de materiales y de las de vertedero, recuperación de las riberas afectadas, revegetación de taludes y terraplén y recuperación paisajística global de la obra.

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 de la obra.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de las actuaciones y control de los impactos así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, en su complementario, 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 medidas realmente ejecutadas sobre mantenimiento de las servidumbres de paso a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas para la prevención y control de vertidos y contaminantes a que se refiere la condición 3, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas en relación con la prevención del ruido (condición 4).

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 5.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 4 sobre prevención del ruido y sobre las medidas complementarias a realizar si los impactos reales sobrepasan lo previsto.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 5 sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

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.

7. *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:

Trazado definitivo a que se refiere la condición 1 sobre adecuación del trazado.

Estudio y conclusiones a que se refiere la condición 3 sobre protección del sistema hidrológico.

Medidas correctoras a que se refiere la condición 4 sobre prevención del ruido.

Proyecto a que se refiere la condición 5 sobre defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección 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.

8. *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.

Madrid, 25 de octubre de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Urbanismo y Vivienda	—
Gobierno Civil de Albacete	X
Diputación Provincial de Albacete	X
Ayuntamiento de Villatoya	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Instituto de Estudios Albacetenses	—
ADEACAM	—
Naturalistas del Campo	—
El Condor	—

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

El ICONA en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, advierte sobre posibles afecciones a las Hoces del Cabriel, aunque del citado estudio se deduce que el ámbito de la actuación no pertenece geográficamente a dicho enclave por lo que carece de su flora, fauna y geomorfología particulares.

Advierte también sobre la existencia de rasgos geológicos, hidrogeológicos y paleontológicos a proteger en el área denominada Fuente Podrida-Los Isidros.

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha a través del Servicio de Coordinación y Asistencia Técnica, considera que no existen valores paisajísticos o naturalísticos destacados ni se tiene conocimiento de otros estéticos-culturales o de productividad ecológica. Además expone que las aguas termales de Fuente Podrida, situadas en sus proximidades, están en la margen opuesta del río Cabriel y, a falta de que se planteen las distintas alternativas de trazado, no es previsible que resulten alterados. Por último recomienda afectar lo menos posible la zona de cultivos de vega por los que probablemente discorra, minimizando los efectos socioeconómicos.

El Gobierno Civil de Albacete expone las siguientes sugerencias:

En la alternativa de variante este, que discurre por la zona de huerta en la vega del río Cabriel, deberán estudiar los efectos de los terraplenes.

En la solución de mejora de la travesía actual se estudiarán las alteraciones sociales y económicas que producirá la nueva variante.

En la alternativa de variante oeste, que supondrá grandes desmontes en las laderas de «pinnus pinnea», se analizará la corrección de los frentes que producirán esos desmontes.

En cualquiera de las soluciones se estudiará las medidas correctoras en las canteras, préstamos, etc., que se abran por las obras.

La Diputación de Albacete, a través del Área de Política Territorial, envía un informe en el que se expone que la carretera N-322 desciende, en el término municipal de Villatoya, desde la cota 700, aproximadamente, hasta la 420 del puente sobre el río Cabriel, en las denominadas «Cuestas de la Toya», constituyendo un itinerario pintoresco sobre el vallo del río que surge sorprendentemente tras la llanura de «La Manchuela». Destaca también la presencia de dos balnearios en funcionamiento, «Baños de la Concepción» (en la provincia de Albacete) y «Fuente Podrida» (en la de Valencia).

Por otra parte, considera que una variante de 2,5 kilómetros como la que se pretende es una solución francamente «dura» dadas las características del entorno y las intensidades de tráfico de la N-322 en esa zona. Indica que el trazado de la variante habrá de efectuarse por el oeste de la carretera actual, aunque ello implica la ejecución de grandes desmontes, la interceptación de flujos de drenaje natural, la ocupación de terrenos de cultivo en la zona de expansión de la población. Adjunta reportaje fotográfico.

El Ayuntamiento de Villatoya expone que dada la orografía del terreno desde los puntos kilométricos 423,00 al 425,35 los trabajos que se realicen de desmonte, destrucción de parcelas de cultivos, etc., producirán efectos absolutamente detractores del medio natural, en la zona más visible del valle y justamente entre los dos balnearios.

La Confederación Hidrográfica del Júcar remitió las siguientes sugerencias:

a) En cuanto al aspecto hidrológico, la variante deberá permitir el paso de las aguas superficiales teniendo en cuenta que:

En el cauce del río Cabriel; la capacidad de desagüe de la obra de fábrica será suficiente para permitir el paso del caudal de avenida de cálculo, sin que se produzca sobre elevación, aguas arriba, de la lámina de aguas; las embocaduras de las obras de fábrica, aguas abajo, deberán estar convenientemente protegidas y con los disipadores de energía adecuados, tendentes a evitar erosiones al restituir el agua a su cauce natural, y por último, independientemente de los caudales de cálculo, se deberán dimensionar las obras en los gálibos mínimos que garanticen el paso de los caudales sólidos previsible.

Donde no existen cauces definidos deberá reponerse la servidumbre de paso del agua, es decir, sin modificar las servidumbres naturales actualmente existentes, garantizándose además la inexistencia de riesgo de encharcamiento o inundación en las zonas próximas al trazado de la vía.

b) En cuanto a la hidrogeología se estudiará la localización de acuíferos, zonas de recarga y sugerencias, la calidad de las aguas e inventario de vertidos y, por último, la evolución estacional de los niveles freáticos y la determinación de los flujos subterráneos.

c) En los rellenos y vertidos se garantizarán la no afección a los recursos de aguas superficiales y subterráneas tanto durante la fase de construcción como en la de funcionamiento de la vía. En los préstamos y extracciones en cauces o en sus zonas de servidumbres se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez terminadas las obras.

d) En cuanto a la vegetación se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de ribera asociadas a los cauces.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

La carretera N-322, tras la adecuación de los nuevos viarios del corredor de Levante, se transformará en una vía alternativa de conexión entre la parte central de Andalucía y el mencionado corredor.

La travesía de Villatoya (puntos kilométricos 423,00 a 425,35) es el punto más conflictivo de dicha carretera, con cinco metros de anchura, sin arceros, con tres curvas con radios entre 21 y 34 metros y discurriendo a escasa distancia de las edificaciones.

La nueva vía tendrá una velocidad de proyecto de 80 kilómetros por hora, calzada de 7 metros con dos arceros de 1,5 metros, además de las características vigentes en la Instrucción de Carreteras. Para el trazado de esta nueva vía, el estudio informativo plantea tres soluciones:

Solución oeste: Parte del punto kilométrico 423,00 rodea el actual casco urbano por el oeste y finaliza en el punto kilométrico 426,23. En su comien-

zo incluye un enlace junto al balneario de «Baños de la Concepción» y una ermita, atraviesa el río Cabriel mediante un nuevo viaducto de 185 metros de largo, aguas arriba del actual, y se une de nuevo a la N-322 mediante otro enlace. Tiene una longitud de 3.004 metros, un radio mínimo de 450 metros y una pendiente máxima del 4 por 100. Esta solución tiene un perfil ondulado, con un volumen de excavación de 300.000 metros cúbicos, 40.000 metros cúbicos de terraplén y 300.000 metros cúbicos de préstamos, presentando desmontes y terraplenes cuya máxima altura puntual es similar en ambos y de unos 25 metros. Incluye un vallado de cierre y limitación de accesos. Su coste estimado es de unos 900 millones de pesetas.

Solución travesía: Discurre entre los puntos kilométricos 423,00 y 425,35 con una longitud total de 2.350 metros, un radio mínimo de 250 metros y una pendiente máxima de 6,07 por 100. Consiste en el acondicionamiento de la actual travesía mediante la ampliación del ancho de calzada a 7 metros, la adecuación de las aceras del centro urbano y la sustitución de las curvas de menor radio. Se precisan unos 22.000 metros cúbicos de préstamos, presenta terraplenes de hasta 10 metros de altura y se mantienen, ampliándose, las estructuras ya existentes. Su coste estimado es de unos 100 millones de pesetas.

Solución este: Entre los puntos kilométricos 423,00 y 425,35, con una longitud total de 2.180 metros, radio mínimo de 250 metros y pendiente máxima de 4 por 100. Su inicio es semejante al de la solución oeste, dirigiéndose posteriormente hacia el río Cabriel, por una zona ondulada, hasta la propia orilla del río del que se separa mediante dos muros de contención.

A continuación, tras un giro a la izquierda, se encuentra de nuevo con la N-322 antes del acceso al puente actual sobre el río Cabriel. Se precisan 65.000 metros cúbicos de excavación, 35.000 metros cúbicos de terraplén y 33.000 metros cúbicos de préstamos. Incluye un vallado de cierre y limitación de accesos. La altura máxima de terraplén es de 25 metros. El presupuesto estimado es de unos 750 millones de pesetas.

El estudio informativo propone la realización de la solución oeste.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental del proyecto

Contenido

El estudio define el clima como mediterráneo templado seco, y el relieve como alomado con laderas repobladas de pino carrasco y banales cultivados que descienden hasta la terraza de inundación del río Cabriel, interrumpidos por barrancos.

En las zonas topográficamente altas predomina la escorrentía de las aguas, con poca infiltración, al contrario que en el fondo de valle donde predomina la infiltración, encontrándose los acuíferos muy cerca de la superficie.

Se manifiesta que el potencial agrícola es bueno para los suelos de fondo de valle y malo para los situados en laderas.

Los terrenos afectados por la actuación se definen como ecosistemas de alta influencia antrópica, ocupados en su práctica totalidad por arbolado de repoblación y cultivos de secano y en los que las especies vegetales y faunísticas existentes se limitan a aquellos que son capaces de sobrevivir en un ambiente mediatizado por el hombre.

Respecto a la identificación y comparación de los impactos producidos por las distintas alternativas, considera que desde el punto de vista de la prevención del ruido, la alternativa oeste es la más favorable por ocurrir más alejada del casco urbano. Lo mismo sucede respecto a la contaminación atmosférica, considerando, además, que en ambos casos el impacto es positivo, respecto de la situación actual de travesía.

Respecto a los movimientos de tierras, la explotación de canteras, la ocupación del espacio y afección a las aguas superficiales y subterráneas se considera que de una manera global es más favorable la solución oeste.

Asimismo, considera más favorable la solución oeste respecto a los impactos sobre flora y fauna, sobre todo por estar más alejada del río Cabriel.

Respecto al paisaje, la solución oeste atraviesa terrenos de menor calidad paisajística y por tanto de menor fragilidad por lo que su incidencia visual es menor.

El impacto de la solución oeste sobre las condiciones del tráfico es positivo en mayor medida que el de la este. Asimismo, es menos negativo en lo que respecta a las molestias durante la obra, las obligadas expropiaciones y la afección al planeamiento urbanístico.

En resumen, selecciona la oeste como la mejor solución desde el punto de vista medioambiental.

Medidas correctoras.—El mayor problema generado por la construcción de la variante se da en los terrenos en pendiente ya que se causa un impacto visual negativo y se incrementan los procesos erosivos. Para evi-

tarlo, será precisa una revegetación mediante siembras y plantaciones, que regenere los suelos, facilite la reinstalación de la vegetación original y que introduzca un valor ornamental.

Se establece en el Plan de Vigilancia que no se produzca daños a los manantiales minero-medicinales, así como a los sistemas hidrológicos superficiales y subterráneos.

Se minimizará la pérdida de suelo por ocupación espacial y por compactación durante la fase de obra, así como su contaminación por vertidos.

Plan de Vigilancia Ambiental.—Tendrá como objetivos básicos establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, tanto en la fase de construcción como de explotación, así como garantizar su efectividad. Dicho control se llevará a cabo a través un libro diario de órdenes e incidencias en el cual se registrarán todas las actuaciones realizadas.

Análisis del contenido

En la información sobre inventario ambiental, y a lo largo de todo el estudio, se insiste en mencionar una y otra vez el balneario de «Fuente Podrida» y sus yacimientos paleontológicos y cortes geológicos, cuando se repite en varios lugares que dicho enclave se encuentra fuera del ámbito de la actuación.

Se hace un análisis pormenorizado con extensos listados de flora y fauna, los cuales, evidentemente, no responden a un estudio real de la zona, sino, en todo caso, a su potencialidad.

No se estudian las afecciones sobre las redes de riego y sus medidas correctoras.

No aporta un mapa de calificación de suelos que pudieran verse afectados por el trazado.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Diputación de Albacete.
Ayuntamiento de Requena.
Ayuntamiento de Villatoya.

Contenido ambiental de las alegaciones

La Diputación de Albacete informa favorablemente sobre la solución oeste, pero considera que dado el medio físico por donde discurre, dicha solución pueda considerarse «dura», dados los grandes volúmenes de desmontes y terraplenes necesarios, por lo que propone ajustarles al máximo, aunque ello pudiera suponer en algún punto, el incumplimiento de las condiciones marcadas en la orden de estudio.

También señala que sería interesante disminuir el terraplén entre los puntos kilométricos 0,200 y 0,800, y la modificación del trazado en sus primeros 500 metros para acercarlo a la solución este en dicho tramo.

El Ayuntamiento de Requena acepta la solución oeste adoptada en el estudio.

El Ayuntamiento de Villatoya informa favorablemente sobre la solución oeste, en la misma línea que la Diputación de Albacete, indicando que se debería disminuir la altura del terraplén existente junto al balneario «Baños de la Concepción».

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

28460 RESOLUCION de 28 de noviembre de 1994, de la Secretaría de Estado de Educación, por la que se modifica la de 24 de junio y la de 26 de julio por la que se resuelve la concesión de ayudas para financiar actividades de las Confederaciones de Padres de Alumnos de ámbito estatal y de las Confederaciones y Federaciones de Asociaciones de Padres de Alumnos de ámbito no estatal, respectivamente, convocadas por Orden de 2 de marzo.

Observada contradicción entre el apartado noveno de la Orden de 2 de marzo de 1994, por la que se hizo pública la convocatoria de ayudas