

Contra la presente Resolución podrá interponerse, a tenor de lo dispuesto por el artículo 114 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, recurso ordinario ante la Directora general de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su notificación.

Esta Resolución surtirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 22 de diciembre de 1994.—El Director del Departamento, Luis Pedroche y Rojo.

1009

*RESOLUCION de 14 de diciembre de 1994, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se dispone la publicación, para general conocimiento y cumplimiento, del fallo de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Asturias, en el recurso contencioso-administrativo número 609/1993, interpuesto por don Juan Miró Pérez.*

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Asturias ha dictado sentencia, con fecha 27 de octubre de 1994, en el recurso contencioso-administrativo número 609/1993, interpuesto por don Juan Miró Pérez, contra las Resoluciones de la Dirección General de la Agencia Tributaria de 11 de enero y 11 de marzo de 1993, sobre reconocimiento de servicios previos.

La parte dispositiva de la mencionada sentencia contiene el pronunciamiento siguiente:

«Fallamos: En atención a lo expuesto, la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo ha decidido desestimar el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Juan Miró Pérez, en su propio nombre y derecho, contra las Resoluciones de 11 de enero y 11 de marzo de 1993, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, representada por el Abogado del Estado; acuerdos que se confirman por ser ajustados a Derecho; sin hacer expresa imposición de costas procesales.»

En su virtud, esta Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, conforme a lo establecido en los artículos 118 de la Constitución, 17 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y 103 y siguientes de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, ha dispuesto el cumplimiento y ejecución, en sus propios términos, de la mencionada sentencia.

Madrid, 14 de diciembre de 1994.—La Directora general, Juana María Lázaro Ruiz.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

1010

*RESOLUCION de 14 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de acondicionamiento de la CN-320 de Albacete a Guadalajara y Burgos. Tramo: Sacedón-Horche, provincia de Guadalajara, 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, 14 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CN-320 DE ALBACETE A GUADALAJARA Y BURGOS. TRAMO: SACEDON-HORCHE, PROVINCIA DE GUADALAJARA, 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 27 de octubre de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto de acondicionamiento de la CN-320, de Albacete a Guadalajara y Burgos. Tramo: Sacedón-Horche, provincia de Guadalajara, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental consultó al ICONA sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de la respuesta recibida.

La respuesta del ICONA se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de febrero de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de junio de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente consistente en el documento técnico del proyecto de construcción del tramo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de su información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de construcción.

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 solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el proyecto de construcción de acondicionamiento de la CN-320, de Albacete a Guadalajara y Burgos. Tramo: Sacedón-Horche, provincia de Guadalajara.

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que el proyecto es viable ambientalmente con el cumplimiento de las medidas correctoras que propone el estudio de impacto ambiental y de las siguientes condiciones:

1. *Mantenimiento de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará la continuidad de los servicios existentes que puedan verse afectados por la variante, asegurando el acceso a las propiedades colindantes, por medio de caminos o vías de servicio convenientemente conectados con la variante.

2. *Modificaciones al trazado propuesto.*—Se estudiará una eventual modificación del trazado, por motivos socioeconómicos, entre el punto 2,000 y el 2,800 de distancias al origen de la variante, de manera que, cumpliendo con las condiciones geométricas definidas en la orden de estudio, se minimice la afcción a la zona de huertos y frutales existentes en la zona, aprovechando al máximo el trazado sobre la carretera actual.

3. *Protección de los sistemas hidrológicos.*—Sin un estudio de viabilidad ambiental que analice los efectos sobre los parámetros que en cada caso sean significativos, no se incluirán en el proyecto yacimientos o zonas de préstamos en los subálveos de los ríos y arroyos.

No se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se pueda afectar significativamente las características hidrológicas de la zona.

Se ampliará la estructura prevista sobre el embalse de Entrepeñas, en 80 metros, aproximadamente, al objeto de reducir la longitud de terraplén prevista en el proyecto y mantener la actual playa de Sacedón.

Para no afectar significativamente la recarga de los acuíferos de la sierra de Altomira y del Páramo de la Alcarria, se procederá a:

- No situar en estas áreas nuevas canteras, parques de maquinaria, escombreras, ni realizar vertidos de ningún tipo.
- Diseñar las obras de paso de agua necesarias para que las aguas de lluvia no se vean desviadas por las obras de su actual tránsito por la zona de recarga.
- Diseñar las medidas necesarias para minimizar, en la explotación de la vía, el riesgo de penetración en los acuíferos de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte.

Estas medidas se extenderán a la minimización del riesgo en las zonas de la vía próximas a la red fluvial y pasos sobre la misma.

4. *Protección de la fauna.*—No se ejecutarán voladuras en el período comprendido entre febrero y julio, ambos inclusive, con el fin de no perturbar la cría de las distintas rapaces que nidifican en las cercanías de la carretera.

Se proyectarán y adecuarán de acuerdo con el órgano competente de la Comunidad de Castilla-La Mancha, los pasos necesarios para facilitar el desplazamiento de la fauna terrestre, dotando a las obras de fábrica de unas dimensiones adecuadas y camuflaje con vegetación.

En los cruces de los ríos, para permitir el paso de la fauna terrestre, se proyectarán obras de fábrica con estribos a distancia de 5 metros del borde del cauce.

5. *Protección de la vegetación.*—En los quejigales de la Alcarria, y en la sierra de Altomira, antes del desbroce, se vallarán los límites ocupados por la variante para impedir la afección fuera de esos límites.

6. *Protección contra el ruido.*—La nueva vía pasa próxima a edificaciones del núcleo urbano de Sacedón y de la urbanización «Lago Azul». Se asegurará, con las medidas correctoras pertinentes, que los niveles de inmisión de ruidos, desde el comienzo de la fase de explotación de la vía, medidos a 2 metros y a cualquier altura de las fachadas de los edificios, no sobrepasan los siguientes límites:

- De siete a veintitrés horas: 65 dB (A) Leq.
- De veintitrés a siete horas: 55 dB (A) Leq.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se inferirá la necesidad de ampliación o modificación de las medidas correctoras realizadas.

7. *Protección contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto que, además de recoger las medidas y actuaciones ya definidas en el estudio de impacto ambiental, explicita:

La ubicación exacta de las zonas de vertido, de canteras y de extracción para préstamos, y la definición detallada de su recuperación.

Excepto para la cantera que el estudio de impacto ambiental sitúa en el Páramo, y que denomina C<sub>3</sub>, para el resto de canteras y yacimientos propuestos en el estudio de impacto ambiental, será necesario redactar un estudio previo de viabilidad ambiental que analice los efectos sobre los parámetros que en cada caso sean significativos.

En el caso de utilizar materiales de lugares no definidos en este proyecto, se presentará la documentación necesaria ante el órgano autonómico competente, para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

El diseño y valoración de las medidas de protección de los taludes en la parte de la vía que atraviesa la zona del embalse.

El diseño y valoración de la recuperación de la vegetación de ribera en los desvíos del río Ungría, arroyo de Auñón y otros arroyos, necesarios para la supresión de curvas de la carretera actual.

8. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental, para el seguimiento y control de los impactos, así como de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el 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 de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

- Informe sobre las medidas de protección de los sistemas hidrológicos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.
- Informe sobre las medidas de protección a la fauna realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.
- Informe sobre las medidas de protección a la vegetación realmente ejecutadas a que se refiere la condición 5.
- Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 6.
- Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Al comienzo de la explotación y semestralmente durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

- Informe sobre los niveles de ruidos alcanzados en los lugares y períodos a los que se refiere la condición 6, una vez adoptadas las medidas correctoras pertinentes.
- Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación, incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

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

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, al objeto de obtener dictamen de esta Dirección General, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación, de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de modificación de trazado a que hace referencia la condición 2, o en su caso, justificación de la imposibilidad técnica del mismo.

Estudio de viabilidad ambiental, analizando los parámetros más significativos, de los yacimientos y préstamos, incluidos en el proyecto y localizados en los subálveos de los ríos y arroyos, a que se refiere la condición 3.

Diseño de las obras necesarias para que las aguas no se vean desviadas de la zona de recarga de los acuíferos, a que se refiere la condición 3, apartado b.

Diseño de medidas para evitar el riesgo de penetración en los acuíferos de contaminantes, a que se refiere la condición 3, apartado c.

Diseño de pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Diseño de las medidas correctoras pertinentes que aseguren los niveles de ruido a que se refiere la condición 6.

Proyecto de recuperación a que se refiere la condición 7, que incluirá la localización de canteras, graveras y zonas de préstamo.

10. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 14 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

El ICONA comunicó que: La carretera, en su nuevo trazado por el término municipal de Tendilla, podría afectar a un área considerada de alto interés botánico, al constituir una buena representación de los quejigales alcarreños. La comunidad vegetal en este área cuenta, además del quejigo (*Quercus faginea*), con *Acer monspesulamus*, *Amelanchier ovalis*, *Colútea arborecens*, *Sorbus aria*, *Cephalentera rubra* y *Viburnum lantana*.

## ANEXO II

## Descripción del proyecto

El proyecto se ha dividido en dos subtramos.

El primer subtramo, de 3.990 metros, tiene su origen en el punto kilométrico 219 de la CN-320, y su final a la entrada del primer túnel del embalse de Entrepeñas, en el punto kilométrico 224.

Este primer subtramo incluye el paso por una zona inundable del embalse, para suprimir la travesía de Sacedón, y un túnel de 165 metros de longitud.

El segundo subtramo, de 31.870 metros, se inicia en el punto kilométrico 227, dejando sin modificar el tramo comprendido entre el final del subtramo primero y este punto. En el tramo sin modificar se pasa la presa del embalse, dos túneles y un tramo de alta montaña.

Este segundo subtramo, rectificando numerosas curvas, y convirtiendo las intersecciones en enlaces, conecta sucesivamente con la carretera comarcal 204, la GU-924, la GU-260, la GU-923, la CC-200, la GU-922 y la GU-207.

Con estos enlaces y con los tramos de la antigua carretera, se conecta con los núcleos urbanos de Auñón, Alóndiga, Fuentelaencina, Peñaiver, Tendilla, Pastrana, Fuentelviejo, Romanones y Armuña de Tajuña.

Las rampas más altas del proyecto están en las subidas al Páramo, por ambos sentidos, teniendo un máximo del 8 por 100 de subida hacia Madrid y un 7,24 por 100 hacia Sacedón. Estas subidas disponen de un carril adicional para la circulación rápida.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

## Contenido

El análisis climático que realiza el estudio se ha hecho en base a los datos disponibles en el Instituto Nacional de Meteorología, estación de Guadalajara, período 1931-1960. Según el estudio, la pluviometría total anual es baja (350 milímetros) y el valor medio anual de días de lluvia también es bajo (79,5 días). Los días de granizo, tormenta, niebla y nieve tampoco denotan cifras significativas, sin embargo los días de helada marcan un valor medio anual más elevado (39,9 días), alcanzando el valor máximo en enero. La máxima oscilación térmica es de 50° C, siendo la temperatura media extrema de 38° C de máxima absoluta en el mes de julio y de -11° C de mínima absoluta en enero.

En cuanto a la geología, el estudio señala la existencia de dos depresiones terciarias: Una, la Alcarria de Guadalajara (con la parte basal del Mioceno medio y superior, y la altiplanicie del Plioceno, que forma el Páramo, con calizas karstificadas), que se extiende desde Auñón hasta el final del tramo; y la otra, conocida como depresión terciaria de Valdeolivas-La Ventosa, con deformaciones tectónicas más marcadas que en la Alcarria y cuyos sedimentos esencialmente son del Paleógeno (areniscas de grano fino con algo de matriz carbonatada), que se extiende desde Sacedón hasta el origen del tramo. Entre estas dos depresiones, cabalgando sobre sus materiales, se encuentra la sierra de Altomira, formada por sedimentos marinos de naturaleza esencialmente carbonatada.

Las graveras que se indican en el estudio, están localizadas en las proximidades de Alcocer, junto al río Guadiela; en el río Tajo, en el paraje del «Desfiladero del Infierno», al norte de Sacedón, y en las márgenes del río Tajuña.

Para la obtención de áridos de machequeo el estudio propone tres canteras: La primera es la de la estación de bombeo en Sacedón; la segunda, la del cerro «Las Tres Marías», en la finca «Carrososilla», y la tercera, en el Páramo.

Para préstamos el estudio propone el vaso del embalse y el paraje de Rodadelos, en el Páramo.

Por lo que se refiere a hidrografía, según el estudio se verán afectadas las aguas superficiales en una zona del embalse de Entrepeñas, el río Tajuña, el río Ungría y los arroyos de Valdefuentes, Auñón, de la Golosa, de la Vega y de Fuentelviejo. La cuenca más importante de las afectadas es la del río Tajuña.

En cuanto a las aguas subterráneas, según el estudio, se verán afectadas las zonas de:

Sistema acuífero mesozóico de la sierra de Altomira, que se recarga por infiltraciones de agua de lluvia y se descarga por los valles. Prácticamente está sin explotar, salvo alguna urbanización. Se trata de un agua extremadamente dura, de mineralización notable y naturaleza carbonatada.

Sistema acuífero número 15, formado por las calizas del Páramo de la Alcarria, que dreña prácticamente el 90 por 100 al río Tajuña. Se recarga

por el agua de lluvia y está muy poco explotado. Se encuentra poco protegido contra la contaminación por lo que las aguas contaminadas pueden alcanzar fácilmente la zona saturada. Las aguas son de dureza media, de mineralización notable y bicarbonatada cálcica y cálcico-magnésica.

El estudio clasifica edafológicamente los suelos existentes utilizando el sistema «soil-Taxonomía», deduciéndose que, en general, son suelos agrícolamente muy pobres, debido a su poco espesor y relieve acusado, que han sufrido fuertes erosiones que incluso, en muchos casos, los inutiliza como pastizales al quedar la roca madre al descubierto.

Señala el estudio que la vegetación de la zona se reduce a bosques claros o retazos del antiguo bosque de frondosas, conservado en determinados enclaves, con el predominio de matorrales, por degradación de la vegetación potencial, y formaciones de coníferas, merced a la intensa política de repoblación con pinos llevada a cabo. El encinar ha cedido su espacio natural a cultivos de secano. Los cultivos, los pastizales y los terrenos yermos completan el paisaje natural. Las formaciones vegetales atravesadas por la traza son antrópicas, como suelos destinados a labor intensiva y a olivares, encontrando también, en menor escala, zonas de matorrales, pastizales, cultivos herbáceos y una pequeña franja de pinar en las proximidades de Tendilla.

El estudio indica que el potencial biológico se ha degradado, debido a la intensa acción antrópica ejercida en el área, obligando a las especies que poblaban estos lugares a desplazarse a otras zonas.

El estudio, tomando referencias bibliográficas y trabajos de la Sociedad Española de Ornitología, presenta un listado de especies de aves que podrían estar presentes en la región: Aguilucho lagunero; Aguila perdicera; Alimoche; Aguila real; Halcón común; Búho real; Azor; pero, según el estudio, no se esperan efectos significativos sobre ellas, debido a la actual existencia de la carretera que se modifica.

En los primeros kilómetros del proyecto, según el estudio, se afecta ligeramente, en zona poblada y sin formaciones vegetales, el área importante para aves «Entrepeñas-Buendía».

El estudio indica que no se afecta a ninguna zona de especial protección para las aves (ZEPA), declaradas en Castilla-La Mancha.

El estudio señala que según Doadrio et al (1991), no aparece ningún tramo fluvial de especial interés por su fauna piscícola en la zona de la cuenca del Tajo afectada.

Indica el estudio que la nutria, según Delibes (1990), aparece en las cuencas de todos los ríos de la provincia de Guadalajara, y que la población es una de las mejores de la mitad oriental de España. En el Tajo se registra su presencia en todo el tramo alto, hasta el embalse de Entrepeñas. También existe luego a escasa distancia, aguas abajo de la presa. Estas zonas no se afectan con las obras. En el río Tajuña la presencia de la nutria se produce en tramos fuera del afectado por la traza, que pasa el río junto a la actual N-320.

El estudio hace un análisis de las diversas unidades de paisaje, que utiliza para la descripción de medidas correctoras base de plantaciones.

Señala el estudio que los terrenos afectados por la traza son todos suelos rústicos sin protección específica, excepto en Sacedón que, aparte de la zona inundable, afecta a la urbanización «Lago Azul», y en Auñón, que afecta a suelos de protección, no urbanizables.

Los posibles impactos sobre el medio y los procesos geológicos según el estudio, será la eliminación de la cobertura vegetal que producirá riesgo de erosión en los taludes de desmonte, para lo que prevé la revegetación con siembra y plantaciones, tanto en taludes de desmonte, como de terraplén.

Sobre la hidrología superficial, el estudio no espera impactos importantes, a pesar de los desvíos de algunos arroyos, y del río Ungría. Los posibles impactos que pudieran producirse sobre las aguas subterráneas son considerados como significativos.

Según el estudio, la formación vegetal mayoritariamente afectada es la de cultivos, seguida de pastizales y matorral degradado. La afección a la fauna se considera moderada.

En el aspecto socioeconómico, el estudio considera que el impacto es beneficioso en su conjunto, pues, aunque implique la pérdida de superficies de tierras de cultivo, se beneficiará a la población acercando en tiempo los núcleos urbanos, disminuyendo los ruidos para los que vivan en las poblaciones atravesadas por la actual N-320, y mejorando la seguridad vial.

Entre las medidas correctoras de orden general, el estudio propone:

Evitar el emplazamiento de plantas de áridos y mezclas cerca de las poblaciones.

Efectuar riegos para evitar el polvo durante la construcción.

Realizar plantaciones, para la integración del paisaje, discontinuas y variadas para evitar la monotonía.

Entre las medidas correctoras de carácter particular se indican las siguientes:

Para el tramo I: Emplear técnicas especiales en las voladuras (en el anejo II del estudio se dan instrucciones técnicas, propias de un manual), para el control de vibraciones, proyecciones y polvo, en el túnel y desmontes próximos a Sacedón. Plantaciones al comienzo y final de grandes trincheras, embocaduras del túnel, enlaces e intersecciones y en las inmediaciones de los estribos del viaducto. Barrera acústica en las inmediaciones de la urbanización «Lago Azul».

Para el tramo II: Emplear técnicas especiales en las voladuras, para el control de vibraciones, proyecciones y polvo, en zonas puntuales de las calizas del Páramo. Plantaciones en el comienzo y final de grandes trincheras, enlaces e intersecciones y, como barrera de ocultación, en la zona del monumento del Sagrado Corazón. Disposición de escollera y lechada de cemento en algunos taludes de desmonte.

Para el programa de vigilancia ambiental, el estudio propone realizar lo siguiente:

Efectuar medidas con sonómetro en campo, a diferentes distancias del eje de la vía, contrastando con los resultados estimados. En caso de superar los valores recomendados, redimensionar la barrera atribuidos en la zona de urbanización «Lago Azul», Sacedón.

Prestar especial atención a las formaciones vegetales más importantes (riberas y bosques), para conseguir la mínima afección durante la fase de construcción.

El estudio incluye una serie de planos que reflejan las formaciones geológicas, la morfología, el relieve, la exposición u orientación, la hidrogeología, los préstamos y canteras, las formaciones vegetales, los cursos de agua, las unidades paisajísticas y los términos municipales.

#### *Análisis del contenido*

Se destaca la claridad y calidad de los planos presentados en el estudio.

El estudio no define medidas concretas, diseñadas y valoradas, para evitar la afección a los acuíferos.

No analiza la protección contra posible erosión de los taludes que se forman en la parte que la vía atraviesa la zona del embalse de Entrepeñas.

No define la recuperación de riberas en los cauces derivados. Tampoco define los potenciales impactos medioambientales de las diversas canteras, graveras y zonas para préstamos, que se proponen como posibles explotaciones para la construcción de la vía.

El estudio no analiza la afección a quejigales. Según escritos remitidos por la Dirección General de Carreteras con posterioridad, esto es debido a considerar que la traza, por quedar a unos 320 metros al sur de las masas que conforman el llamado Quejigal Alcarreño, sólo afecta ligeramente a quejigos en dos puntos: En unos 50 metros de longitud hacia el punto 18,000 del origen de la variante, y a cinco quejigales aislados hacia el punto 18,200 de dicho origen.

#### **ANEXO IV**

##### **Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental**

Han presentado alegaciones los Ayuntamientos de Sacedón, Auñón, Alhóndiga, Berniches, Peñalver, Tendilla, Fuentelviejo y Armuña de Tajuña; la Diputación Provincial de Guadalajara; la Delegación Provincial de la Consejería de Educación y Cultura; doña Carmen Aybar Vázquez; don José Sánchez Polo; don Fernando Martialay Valle; «Fuentemplame, Sociedad Anónima»; doña Carmen Tabayo Domínguez; ADEB (Asociación para la Defensa de los Embalses de Entrepeñas, Buendía, Bolarque y sus zonas de influencia), y la Plataforma de Sacedón; don Juan Francisco Sánchez Sánchez y 224 más; doña María Pastor Abad y cuatro más; don Leandro Sánchez Catalán; doña Amparo Sánchez Despirto; don Antonio Aybar Vázquez; don Máximo Santos Dorado y ocho más; «Sociedad Limitada Argansilla», y don Andrés Avello Martos.

#### *Resumen de las alegaciones*

El Ayuntamiento de Sacedón solicita que se amplíe la longitud del viaducto sobre el canal embalse; que se mejore el paso del camino de comunicación con la urbanización «Lago Azul»; creación de una incorporación a la variante en el sentido Sacedón-Guadalajara, y que se reconsidere la morfología paisajística entre la variante y el núcleo de población.

El Ayuntamiento de Auñón solicita mejoras en los accesos e inclusión de más caminos de servicio.

El Ayuntamiento de Alhóndiga, don Juan Francisco Sánchez Sánchez y 224 más, se oponen al trazado proyectado y propone dos alternativas, ambas sin cambiar el actual paso por la población: La primera manteniendo el trazado actual y mejorando las curvas existentes, y la segunda, proyectando un túnel bajo la sierra que hay entre Alhóndiga y Auñón, el cual tendría un kilómetro de longitud, pero acortaría la variante.

El Ayuntamiento de Berniches pide un enlace con la variante, en el camino de Auñón, y pasos para maquinaria agrícola y de ganado.

El Ayuntamiento de Peñalver, doña María Pastor Abad y cinco más, solicitan que se prolonguen los caminos paralelos y se habilite un paso para acceder al paraje de Carralóndiga y El Berral.

El Ayuntamiento de Tendilla solicita que se mantenga el paso por el casco urbano. En caso de no aceptar esta propuesta presenta una alternativa de trazado, pasando más cerca de la población. De no aceptarse ninguna de las dos propuestas, pide la construcción de un acceso que permita una entrada a la variante hacia Cuenca por el enlace norte; una mejora de la carretera actual en la llamada «Cuesta de Tendilla»; que se introduzcan las modificaciones necesarias para proteger la masa forestal del monte GU-1.003; que se construya un paso para el ganado en las proximidades del casco urbano, y que se continúe el camino Mojón de Peñalver, conectándolo a la actual CN-320.

El Ayuntamiento de Fuentelviejo solicita vías de servicio agrícolas a ambos lados de la variante y la realización de pasos para ganado, así como que se respete el medio ambiental en todo el trazado.

El Ayuntamiento de Armuña de Tajuña solicita accesos a varias fincas del Ayuntamiento, vías de servicio para fincas rústicas y pasos para el ganado.

La Asociación para la Defensa de los Embalses de Entrepeñas y Buendía, y la Plataforma de Sacedón, solicitan que en la zona del embalse se sustituya el terraplén por un viaducto. También solicitan una entrada, en sentido Guadalajara, a la altura de la D.O. 2,600.

Don Máximo Santos Dorado y ocho más, del término de Auñón, piden que se cambie el trazado entre la D.O. 2,000 y la D.O. 2,800 para evitar la afección a una zona de vega, aprovechada como huertos de regadío y frutales.

## **1011**

*RESOLUCION de 16 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de la variante de trazado de la CN-432 de Granada a Badajoz, puntos kilométricos 247,1 al 260,0. Tramo: El Vacar-Córdoba (variante de Cerro Muriano) 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 citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 16 de diciembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

### **DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE LA VARIANTE DE TRAZADO DE LA CN-432 DE GRANADA A BADAJOZ, PUNTOS KILOMETRICOS 247,1 AL 260,0. TRAMO: EL VACAR-CORDOBA (VARIANTE DE CERRO MURIANO), 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de enero de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la preceptiva memoria-resumen del proyecto.