

Proporcionar un complemento de abrigo al actual espejo de agua, en ocasiones resistentes a los temporales.

Asimismo, el informe señala una serie de deficiencias en el estudio de impacto ambiental del plan especial entre las que destaca:

La no inclusión de un estudio de alternativas.

Determinación de las extracciones de material de relleno.

Estudio de composición química de fangos.

Plan de recogida de aceites usados de los motores, agua de sentinas y residuos sólidos proveniente de todo tipo de buques.

Comisión insular de urbanismo de Ibiza-Formentera

La comisión, en sesión celebrada el día 18 de junio de 1993, acuerda suspender la aprobación definitiva del plan especial del puerto de Ibiza, para subsanación de algunas deficiencias como:

1. Deberán suprimir del plan especial la explanada correspondiente a la terminal I-5 Botafoch, por no justificarse su necesidad.

2. Deberán incluir acuerdo con el municipio de Ibiza del traslado de los depósitos de combustibles de Campsa y Repsol-Butano con expresión de una serie de condiciones.

3. Deberán redistribuir la zona de la actual terminal I-1, I-2, I-3, previstas en los muelles comerciales de la ribera norte, de forma que se destinen el 50 por 100 a «zona verde».

4. Deberán prever la desaparición de las instalaciones y edificaciones actualmente ocupadas por Ibiza Nueva.

5. Incluir una ordenanza que prevea que todas las construcciones que se efectúen en la zona situada frente a la isla Plana y la punta de Botafoch, no podrán tener una altura que supere los doce metros.

6. Incluir en el plan una ordenanza que recoja todas las prescripciones señaladas por la comisión permanente de medio ambiente.

Alegaciones con contenido medioambiental al plan especial del puerto

Presentadas 51 alegaciones que expresan su negativa al plan especial por entender que la construcción de un puerto industrial en Ibiza perjudicaría al entorno paisajístico y ecológico y que va en contra de los principios que tiene la isla: el «Turismo de calidad de la isla, prestaciones de servicios de alto nivel, y entrada y estancia de barcos de recreo».

Ayuntamiento de Ibiza.—En su informe además de expresar consideraciones de índole urbanístico, hace las siguientes indicaciones medioambientales:

Traslado fuera del municipio de Eivissa de los depósitos de almacenamiento de combustibles de Campsa, así como también su emplazamiento actual de los de «Repsol-Butano».

Que se inviertan los trazados del poliducto y del resto de canalizaciones que se preven en la zona de Botafoc, de tal forma que el poliducto transcurra por la zona del mar y el resto de canalizaciones por la tierra.

Que junto a la regeneración de las playas de Baix de Sa Penya, se consolide el acantilado que conforma toda esta fachada marítima.

Alegaciones al anteproyecto

El anteproyecto fue sometido al trámite de información pública en febrero de 1991, resultando las siguientes alegaciones con contenido medioambiental:

Ayuntamiento de Ibiza.—Informa favorablemente al anteproyecto condicionado a una serie de aspectos idénticos a los descritos en el informe al plan especial del puerto.

Consejo Insular de Ibiza y Formentera.—Hace las indicaciones similares al plan especial del puerto.

Don Gabril Ferrer Ramón.—En su alegación hace alusión al impacto paisajístico que causarían los tinglados y plataforma propuesta Illa Valerino.

Doña María Clara Ramos Riera y 421 más.—Las alegaciones hacen referencia al perjuicio turístico que el anteproyecto ocasionaría, comparando lo ocurrido en el puerto de San Antonio Abad, Rotterdam o Hamburgo; al estancamiento de aguas y putrefacción de fondos, al impacto paisajístico que producirán los depósitos de butano.

21294 *RESOLUCION de 10 de agosto de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla. Carretera N-620 de Burgos a Portugal. Tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro. subtramos: Salamanca-Martín de Yeltes y Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro. Provincia de Salamanca», 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, 10 de agosto de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO «AUTOVÍA DE CASTILLA. CARRETERA N-620 DE BURGOS A PORTUGAL. TRAMO: SALAMANCA-FUENTES DE OÑORO. SUBTRAMOS: SALAMANCA-MARTÍN DE YELTES Y MARTÍN DE YELTES-FUENTES DE OÑORO. PROVINCIA DE SALAMANCA», DE LA DIRECCIÓN 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 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen, la orden de estudio del estudio informativo mencionado para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La finalidad de esta orden de estudio es la definición de las diferentes opciones de trazado de la autovía entre Salamanca y Fuentes de Oñoro. La longitud prevista es aproximadamente 100 kilómetros.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 30 de agosto 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 recibidas 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» con fecha 1 de mayo de 1993, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca», con fecha 10 de mayo de 1993, 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 8 de abril de 1994, 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.

En el anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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 «Autovía de Castilla. Carretera N-620 de Burgos a Portugal. Tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro. Subtramos: Salamanca-Martín de Yeltes y Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro. Provincia de Salamanca».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que entre las soluciones incluidas en ella, la más favorable desde el punto de vista ambiental es la denominada alternativa 2 del estudio informativo, estableciéndose por la presente declaración que, en su ejecución, además de realizarse las medidas correctoras y observar las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, se cumplirán las siguientes condiciones:

1. *Permeabilidad territorial.*—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía, se asegurará el nivel actual de permeabilidad territorial, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. En el mismo sentido, se restituirán todas las vías pecuarias existentes.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—En el proyecto de construcción se cuidará especialmente que el trazado definitivo no distorsione las características hidráulicas de los siguientes cauces interceptados por la futura autovía:

Ríos: Seco, Huebra, Yeltes, Gavilanes, Agueda. Arroyos: De la Valmuza, de Aranza, Valdemoro, de Cedaceros, Maniel, Valdelaparra, de Fuente de la Nava, Manchón, de Gasnata, de la Ermita, de Teso Alto, de la Charca, de San Giraldo, de El Bodón, de Conejera, de Manzanillo. Regatos: De la Ribera, de la Vega, de Buenamadre. Riberas: De Azaba, de Gallegos, de la Mimbre, del Campo o Berrocal.

Cada cauce interceptado, tendrá su propio drenaje transversal.

En el diseño definitivo de las distintas variantes de población deberá contemplarse el riesgo de aparición de un efecto de represa inducido por la autovía, a fin de dotar a ésta de la necesaria permeabilidad.

Con objeto de mantener inalterables las características hidrológicas de la zona, se evitará la instalación de cualquier tipo de instalación auxiliar, así como la acumulación de materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar a los diferentes arroyos existentes a lo largo del trazado.

Se redactarán a nivel del proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos de sustancias contaminantes a los sistemas de drenaje y aguas subterráneas. En la fase de explotación, se controlará el correcto mantenimiento de estas medidas para garantizar su buen funcionamiento.

3. *Protección de ecosistemas.*—Teniendo en cuenta el valor ecológico y paisajístico del corredor a utilizar por la nueva infraestructura, se realizará, previamente a la construcción de la obra, el jalonamiento temporal de la zona, para que en tanto dura la misma el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada. Especial interés se tendrá en los puntos y zonas singulares indicados en el estudio de impacto ambiental, así como las riberas de ríos o arroyos. En los cruces de éstos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la calzada, a fin de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Mención aparte merece el área de interés natural del entorno de San Giraldo, en el término municipal de Ciudad Rodrigo, que no podrá ser afectado por la autovía.

En las proximidades del trazado existen diversas áreas que albergan especies animales protegidas: Cigüeña blanca, Cigüeña negra (Carpio de Azaba), Avutarda, Sisón, Ortega, Lobo (entre la ribera de Azaba y Portugal) y Nutria (ríos Huebra, Yeltes y Agueda), por lo que, la programación y ejecución de las obras, especialmente voladuras, se realizará de acuerdo con las autoridades competentes en medio ambiente de la Junta de Castilla y León. Se situarán los estribos de los puentes que se construyan, dejando una franja de al menos 5 metros de servidumbre del dominio público hidráulico a cada lado del cauce, de forma que, en los distintos cauces atravesados por la traza, se permita el desplazamiento de la fauna asociada a las riberas. Las proximidades de estos puentes deberán ser revegetadas con especies autóctonas.

Se identificarán los corredores de fauna de las distintas especies animales, en especial del lobo, en base a las recomendaciones establecidas por el ICONA, y se diseñarán los correspondientes pasos.

4. *Prevención del ruido.*—Se diseñarán, en su caso, las medidas correctoras que se deberán realizar para garantizar que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, medios en los límites de las zonas definidas como urbanizables en las normas de planeamiento o, si no existieran éstas, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno, entre las veintitrés horas y las siete horas y entre las siete horas y las veintitrés horas, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq (A) y 65 dB Leq (A) respectivamente.

5. *Patrimonio histórico y arqueológico.*—Teniendo en cuenta la existencia de al menos tres yacimientos arqueológicos conocidos, el Prado

de Santa Teresa, el valle del río Huebra y el Valle de la Rivera de Campocerrado-Yeltes, y la posibilidad de aparición de otros no catalogados, se realizarán, previa consulta al órgano competente de la Junta de Castilla y León, las necesarias prospecciones de campo para el reconocimiento de potenciales restos a lo largo del trazado de la vía.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental.

El citado proyecto incluirá, obligatoriamente, las siguientes medidas:

Delimitación y recuperación ambiental de los terrenos a utilizar para situar vertederos, parques de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras e instalaciones temporales.

Localización, forma de explotación y recuperación ambiental de las canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando en cada caso los volúmenes a extraer.

Las obras de restauración paisajística y ecológica de todos los terrenos afectados por las obras.

Protección de los cauces de agua y revegetación de taludes en desmonte y terraplén.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía.

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él, se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su 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.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Informe técnico, sobre los resultados de la prospección arqueológica a que se refiere la condición 5.

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Protección de ecosistemas, a que se refiere la condición 3.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y de los planes incluidos en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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

Informe sobre el estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6, relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Informe sobre los niveles de ruido alcanzados durante la explotación en áreas pobladas y eficacia de las medidas correctoras a que se refiere la condición 4.

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.

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras, antes de la aprobación técnica del proyecto de construcción, remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, un escrito, certificando la incorporación en la documentación de contratación, de todos los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Las medidas correctoras establecidas en esta declaración de impacto ambiental, y las propuestas en el estudio de impacto ambiental, deberán por tanto estar definidas técnica y económicamente, incluyéndolas en los correspondientes documentos del proyecto de construcción.

Los documentos y prescripciones son los siguientes:

Diseño de medidas para garantizar la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 1.

Diseño de medidas y obras relativas a la protección del sistema hidrológico, indicadas en la condición 2.

Diseño de medidas y obras relativas a la protección de ecosistemas y fauna, a que se refiere la condición 3.

Programa de actuación de la condición 5, relativa a la protección de yacimientos arqueológicos.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística, de acuerdo con la condición 6.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el EIA y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. Asimismo se valorarán los datos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

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.

Madrid, 10 de agosto 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 recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-León	—
3. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla-León	X
4. Confederación Hidrográfica del Duero	X
5. Gobierno Civil de Salamanca	—
6. Diputación Provincial de Salamanca	—
7. Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro	—
8. Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo	X
9. Ayuntamiento de Sancti Spíritus	X
10. Ayuntamiento de Tejares	—
11. Ayuntamiento de Salamanca	—
12. Ayuntamiento de Robliza de Cojos	X
13. Ayuntamiento de Ageda del Caudillo	—
14. Ayuntamiento de Arrabal de San Sebastián	—
15. Ayuntamiento de Espeja	—
16. Servicio de Investigación Agraria. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes	—
17. Unidad Técnica de Medio Ambiente de la Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla-León	—
18. Federación Ecologista de Castilla y León	—
19. Colectivo Cantueso. Coordinadora ecologista de Castilla y León	—
20. CEMAC. Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés	—
21. Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias de Salamanca	—
22. GEC. Grupo Ecologista Cárbabo	—
23. AEUS. Asociación Universitaria de Salamanca	—
24. Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. CSIC. Salamanca	—
25. Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de Salamanca	X

ICONA emite un informe, cuyo contenido se resume:

Las alternativas de trazado podrían afectar al espacio natural denominado Ledesma-Tormes, área de cría de la cigüeña negra, catalogada por Real Decreto 439/1990 como en peligro de extinción e incluida en el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA.

Parece necesaria la construcción de pasos para el lobo y otros grandes mamíferos, distanciados entre sí un máximo de 5 kilómetros, y convenientemente unos 2 kilómetros en algunos tramos. Dichos pasos deben ser un continuo de la pendiente del entorno, con bocas de entrada y salida en cono, diámetro exterior de 15 metros, estrechándose a un mínimo de 6 metros y altura de 4 metros.

Los ríos Huebra, Yeltes y Agueda, clasificados como ciprinícolas y hábitats de la nutria, deben tener un tratamiento adecuado a sus fines.

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

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Castilla y León estima que el trazado debe ir por donde sea mínimo el número de pies de encina y roble a eliminar, repoblando zonas equivalentes. Los cruces con vías pecuarias, como la Cañada de Merinas o de Extremadura, deben ser proyectados con los correspondientes pasos de ganado.

La zona de cruce con el río Agueda a su paso por Ciudad Rodrigo constituye un ecosistema de vegetación en galerías y choperas de gran valor paisajístico y ecológico, por lo que las medidas correctoras en orden a la integración de la autovía en el paisaje, han de ser extremadas. También hace mención a la instalación de «pantallas arbóreas para la disminución del impacto acústico en los tramos que afecten a poblaciones o zonas de importancia faunística».

El Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo destaca su preocupación por el cruce con el río Agueda; por la zona del entorno de San Giraldo, calificada como de protección forestal en el vigente Plan General de Ordenación Municipal y por las riberas del Agueda y zona de huertas existente.

La Confederación Hidrológica del Duero remarca la necesidad de diseñar los terraplenes y las estructuras de cruce de los mismos, de modo que se evite el posible efecto barrera que puedan generar sobre las aguas fluyentes.

La Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca caracteriza el territorio por su vocación y potencial agrosilvopastoril, considerando que se deben minimizar los impactos y destrucción de los recursos y paisajes más frágiles.

Destaca las zonas siguientes:

En el tramo Salamanca-Aldehuela de la Bóveda, por la existencia de pequeñas hondonadas de avenamiento que contrastan con las características áridas de la zona.

El valle del río Huebra, por sus majadales.

El valle del río Yeltes, y la vegetación de ribera en las proximidades de Sancti-Spíritus y en los ríos Gavilanes, Azaba, Gállego y Agueda en las proximidades de Ciudad Rodrigo. Mención especial hace de este conjunto urbano, por su gran armonía dentro del paisaje que lo arropa.

Fuente de San Giraldo, por sus originales condiciones topográficas y ambientales.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo define las diferentes alternativas de trazado del tramo de la autovía de Castilla entre Salamanca y Fuentes de Oñoro (Salamanca).

El tramo total se divide en dos:

Salamanca-Martín de Yeltes, con cuatro alternativas (denominadas 1, 2, 2.1 y 3).

Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro, con tres (1, 2 y 3).

Tramo Salamanca-Martín de Yeltes

Sus cuatro alternativas comienzan en el punto kilométrico 248,700 y finalizan en el punto kilométrico 297,300 de la actual N-620.

La solución 1 consiste en un desdoblamiento de la actual N-620, principalmente por la derecha en el sentido Portugal y una única variante en Martín de Yeltes.

La solución 2 es básicamente como la anterior, pero además tiene variantes en Calzada de Don Diego, Aldehuela de la Bóveda, Boadilla y La Fuente de San Esteban.

La solución 2.1 es común a la solución 2 hasta el inicio de la variante de Boadilla, continuando desde este punto hasta el final como la solución 1.

La solución 3 discurre en variante en su totalidad por el lado izquierdo de la actual N-620.

Tramo Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro

La solución 1 se inicia en el punto kilométrico 297,300 y finaliza en el punto kilométrico 351,975, y consiste en un desdoblamiento de la actual N-620, fundamentalmente por la izquierda en el sentido Portugal. La solución 2 comienza en el punto kilométrico 297,600 y finaliza en el punto kilométrico 352,200, y básicamente es como la anterior.

La solución 3 se inicia en el punto kilométrico 297,100 y finaliza en el punto kilométrico 350,800, y discurre toda ella en variante, salvo un tramo en la variante de Ciudad Rodrigo, en que se desdobra por la izquierda.

El estudio informativo selecciona en base al estudio de impacto ambiental y a factores económicos y de seguridad, la solución 2 como la más idónea, tanto para el tramo Salamanca-S. Martín de Yeltes, como para S. Martín de Yeltes-Fuentes de Oñoro.

Su descripción es la siguiente:

El primer tramo tiene su origen en el punto kilométrico 248,200 de la actual N-620, donde conecta con el tramo anterior Tordesillas-Salamanca.

Se desdobra a través de los términos de Carrascal de Bárregos, Galindo, Perahuy y Barbadillo hasta el punto kilométrico 256,600.

Variante de Calzada de Don Diego hasta el punto kilométrico 258,800.

Desdoblamiento por la derecha hasta el punto kilométrico 272,500.

Variante de Aldehuela de la Bóveda hasta el punto kilométrico 274,500.

Desdoblamiento por la derecha hasta el punto kilométrico 282,200.

Variante de carretera hasta el punto kilométrico 284,000.

Desdoblamiento por la izquierda hasta el punto kilométrico 288,000.

Desde aquí discurre en variante hasta el final del tramo (punto kilométrico 297,600 de la nueva autovía) evitando los núcleos de población de Boadilla, La Fuente de San Esteban y Martín de Yeltes.

Enlaces superiores conectan con Fraguas-Rodillo y Alberguería de Valmura (punto kilométrico 249,100). Robliza de Cojos y Ledesma (punto kilométrico 267,100), Rodasviejos y Muñoz (punto kilométrico 279,900).

Pequeñas variantes de carretera en los puntos kilométricos 265,300, 271,100, 277,100.

El segundo tramo tiene su origen en el punto final del anterior (297,300 de la actual N-620).

El proyecto es en líneas generales un desdoblamiento de la antigua carretera, saltando a uno y otro lado, hasta el punto kilométrico 348,400. Pequeñas variantes, del orden de 1 kilómetro se sitúan en los puntos kilométricos 298,900, 300,500, 311,700, 313,900, 318,600, 320,300, 320,900, 328,300, 336,450, 341,100 y 341,800.

Desde el punto kilométrico 348,400 hasta el final se proyecta la variante de Fuentes de Oñoro.

Enlaces superiores conectan con Sancti-Spíritus (puntos kilométricos 306,900 y 309,900), Bocaccara y Valdecarpinteros (punto kilométrico 313,900), Ciudad Rodrigo y Campillo de Azaba (punto kilométrico 329,800), Carpio de Azaba (punto kilométrico 336,450), Espeja y Gallegos de Argañan (342,200) y Fuentes de Oñoro (punto kilométrico 349,000).

En todas las soluciones de ambos tramos se adopta una mediana de 13,00 metros, dos calzadas con dos carriles de 3,50 metros cada uno, arcén interior de 1,00 metros y exterior de 2,50 metros, berma exterior de 1,50 metros y berma interior de 1,50 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido.

El estudio recoge todos los epígrafes de contenidos incluidos en el artículo 7, capítulo II, del Real Decreto 1131/1988.

Descripción del proyecto y sus alternativas.—En el anexo II se describen las diferentes alternativas y la solución elegida.

Inventario ambiental.—Examina los factores tanto del medio físico (abiótico y biótico), como los del socioeconómico (demografía, actividades económicas, planeamiento y patrimonio arqueológico y cultural) y los del perceptual (paisaje), susceptibles de verse afectados por el proyecto.

El inventario va acompañado de una cartografía temática a color, presentándose varias colecciones de planos con distinto grado de resolución. Se incluyen también numerosos reportajes fotográficos.

Del inventario se deduce la existencia de los siguientes aspectos sensibles desde el punto de vista ambiental:

Las riberas de los ríos Yeltes, Agueda y Azaba, cuya vegetación se halla en buen estado de conservación, y con especies faunísticas de gran valor.

Formaciones arbóreas singulares, como los quejigares sobre areniscas de la alquería de Valdecarpinteros, o los encinares con alcornoque de la Sierra de Torralba y Valdecarpinteros.

Presencia de especies animales protegidas, entre las que destacan la cigüeña negra en Carpio de Azaba, la nutria en los ríos Yeltes y Agueda, y poblaciones de lobo que en sus desplazamientos atraviesan el corredor a población por la nueva infraestructura.

Un patrimonio arquitectónico de gran valor, con numerosos restos catalogados y monumentos histórico-artísticos.

La descripción socio-económica da una imagen completa de los municipios y de su ámbito provincial. Incluye un completo estudio de los patrimonios histórico-artístico y arqueológico de la zona.

Identificación y valoración de impactos.—Se aborda una identificación de impactos de las tres alternativas del estudio informativo, analizando conjuntamente las soluciones 1 y 2 por su semejanza.

La predicción de impactos se realiza de modo cualitativo para todos los componentes del medio físico, excepto para los aspectos de vegetación y edáficos, en los que se cuantifica.

La identificación de impactos socio-económicos se lleva a cabo, de modo cualitativo, salvo en los tiempos de recorrido y en las afecciones a las superficies agrarias, en los que se cuantifica.

La valoración de impactos se realiza a través de dos matrices, una para el medio físico y otra para el socio-económico y cultural. En la primera se recogen los sistemas calidad del aire, ruidos, geología, hidrología, suelos, vegetación, fauna y paisaje, y en la segunda, demografía, sistema territorial, ramas de actividad económica y socioculturales. Los impactos de cada alternativa se valoran según criterios de magnitud, signo, reversibilidad, fase y duración.

A partir de los resultados de este análisis preliminar se procede a la selección del corredor de mínimo impacto, incorporando un factor de ponderación que responde al grado de conciencia social que el impacto suscita. Si se da mayor relevancia a los sistemas del medio físico respecto a los socio-económicos, el resultado es que las alternativas 1 y 2 son mejores que la solución 3. Si se invierte la relevancia, la alternativa 1 es la mejor, y la 3, la de mayor impacto negativo. En una tercera comparación se da igual importancia a los sistemas del medio físico y a los del socio-económico, y de ella se desprende que la alternativa 1 es también la de menor impacto. En todos los casos los impactos son siempre negativos.

De ello se deduce que la alternativa 1 es la que menor impacto global produce. Sin embargo, atendiendo a las características técnicas del trazado, y por su escasa diferencia con la alternativa 2, se selecciona esta segunda alternativa del estudio informativo, de la que se hace un estudio detallado de alteraciones y medidas correctoras.

Medidas correctoras.—Establece las siguientes:

Pantallas acústicas de vegetación, riego continuo de los viales de obra, control de los vertidos, previsión de vertederos, retirada y almacenamiento de la tierra vegetal, restricción de la zona de obras, adecuado diseño de desmontes y terraplenes, revegetación de las superficies desnudas, localización de las infraestructuras de construcción, defensa de los lugares de nidificación de las especies protegidas, restauración de canteras, integración paisajística de la obra, realización de prospecciones arqueológicas en el valle de La Ribera de Campocerrado y en las terrazas del río Agueda, y restitución de la cañada de Extremadura o de Merinas.

Plan de vigilancia ambiental.—Propone el seguimiento de los parámetros referentes a los movimientos de tierra, revegetación, época de actuación, poblaciones de cigüeña negra, ubicación de infraestructuras de obra, restauración de canteras, gestión y destino de los residuos líquidos, censos de animales atropellados, censos de población en los municipios afectados, previsión de nuevos empleos antes de finalizar las obras, y control de la evolución de la parcelación agraria y de su productividad.

Documento de síntesis.—Con todas las conclusiones de los apartados anteriores.

Estimación del contenido

El estudio de impacto ambiental ajusta su contenido a lo especificado en el Reglamento 1131/1988, de 30 de septiembre.

La descripción del proyecto incluye una representación cartográfica de las distintas alternativas, que facilita la consulta del estudio.

El nivel de tratamiento cartográfico adoptado en todo el estudio se estima correcto.

El inventario ambiental es satisfactorio, por la cantidad y la calidad de los datos, a excepción del tratamiento de las aguas superficiales, ya que falta una representación cartográfica de los cursos de agua y de las cuencas hidrográficas.

La identificación y valoración de impactos sobre todas las alternativas propuestas en el estudio informativo es válida. El estudio detallado de la alternativa seleccionada permite adquirir una visión integrada y sintética de la incidencia ambiental del proyecto.

Las medidas correctoras son pormenorizadas en detalle.

El plan de vigilancia ambiental carece prácticamente de indicaciones acerca de los métodos a seguir, la periodicidad de los muestreos, y la interpretación de los resultados.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de instituciones y organismos:

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Confederación Hidrográfica del Duero.

Ayuntamiento de Barbadillo.

Ayuntamiento de Calzada de Don Diego.

Ayuntamiento de Galindo y Perahuy.

Ayuntamiento de Boadilla.

Ayuntamiento de Fuente de San Esteban.

Ayuntamiento de Martín de Yeltes.

Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo.

Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro.

Ayuntamiento de Sancti-Spíritus.

Ayuntamiento de Gallegos de Argañán.

Alegaciones de Asociaciones: Asociación de Hostelería de Ciudad Rodrigo.

Alegaciones de particulares:

Don Ildelfonso Pérez de Herrasti y Narváez.

«Estación de Servicio Prieto, Sociedad Limitada».

Don Javier Pérez Tabernero Sánchez.

Don Tomás Benito Casado.

Doña María Teresa y doña María Pilar Sánchez Marcos.

Don Tomás Benito Casado.

«Bernal Paniagua, Sociedad Limitada».

Don Juan Manuel Melgar Escoriaza.

Don Leopoldo Clemares García-Torres.

«Castillejo de Huebra, Sociedad Limitada».

Varios vecinos de Fuente de San Esteban.

Don Eleuterio García Cuadrado.

Don Carlos Vázquez Martín y doña María del Pilar Martín.

La Pedrezina II y E. S. «Cruce de Espeja».

Don Lorenzo Martín Vidal.

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León indica la prioridad de cuidar el cauce y las márgenes del río Yeltes en su cruce con la autovía.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León indica la necesidad de construir pasos superiores o inferiores para garantizar la permeabilidad transversal de la autovía, así como la conveniencia de separar la autovía del casco urbano de Ciudad Rodrigo entre los puntos kilométricos 325,000 y 328,000.

El Ayuntamiento de Calzada de Don Diego se opone a la inutilización del puente actualmente existente sobre el ferrocarril.

El Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro solicita el cambio del paso superior previsto en el punto kilométrico 350,000 por un paso inferior con un gálibo mínimo de 4,5 metros.

Las restantes alegaciones, tanto de instituciones como de particulares, solicitan la construcción de pasos a distinto nivel para el cruce de la autovía, o mejora de los proyectados, basándose en sus propios derechos.

21295 RESOLUCION de 27 de julio de 1994, de la Dirección General de Telecomunicaciones, por la que se establecen el procedimiento, condiciones y requisitos necesarios para el otorgamiento de autorizaciones, con carácter temporal y experimental, a titulares de estaciones de aficionado para la utilización de la banda de 50,0 MHz a 50,2 MHz.

Ante el interés manifestado por el colectivo de radioaficionados por la realización de experimentos y estudios técnicos utilizando frecuencias de la banda 47 a 68 MHz, que actualmente está atribuida al servicio de radiodifusión por la Nota de Utilización UN-15 del Cuadro Nacional de Atribución de Frecuencias (CNAF), aprobado por Orden de 29 de diciembre de 1989 y modificado por Orden de 11 de junio de 1991,

Esta Dirección General, por Resolución de 4 de diciembre de 1991, estableció el procedimiento y requisitos para obtener dichas autorizaciones.

Teniendo en cuenta la atribución de la citada banda 47 a 68 MHz al servicio de radiodifusión, con carácter previo a la concesión de las citadas autorizaciones al colectivo de radioaficionados, fue necesario realizar un estudio de compatibilidad por el cual quedaron establecidos los aspectos técnicos y ámbito geográfico dentro del cual es posible compatibilizar ambos servicios.

Estas autorizaciones fueron otorgadas con carácter temporal y experimental por un plazo de un año prorrogable a dos quedando la validez de las autorizaciones condicionada, en todo caso, a la no producción de interferencias perjudiciales sobre otras estaciones radioeléctricas autorizadas que funcionen de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Radiocomunicaciones.

Una vez finalizado el plazo máximo de vigencia de dichas autorizaciones previsto en la Resolución de 4 de diciembre de 1991, considerando que los radioaficionados autorizados han hecho una adecuada utilización de esta banda, que no se han constatado perturbaciones en el uso compartido de la misma, a la vista de los resultados y experiencias obtenidos que se deducen de las Memorias de actividades presentadas y del interés manifestado por el colectivo de radioaficionados en seguir utilizando la mencionada banda con carácter experimental así como su deseo de que estas autorizaciones puedan otorgarse a un colectivo más amplio de radioaficionados que los inicialmente previstos en la Resolución de 4 de diciembre de 1991, se considera conveniente otorgar nuevas autorizaciones temporales para su utilización en condiciones técnicas similares a las ya establecidas en la Resolución de 4 de diciembre de 1991 y modificando los requisitos para su otorgamiento en orden a ampliar el número de radioaficionados que pueden presentar solicitud.

La disposición final tercera del vigente Reglamento de Estaciones de Aficionado, aprobado por Orden de 21 de marzo de 1986, faculta a esta Dirección General para autorizar características técnicas o modalidades operativas distintas a las señaladas en dicho Reglamento.

En virtud de lo anterior, y en uso de la facultad conferida a esta Dirección General por la Orden de 29 de diciembre de 1989 para autorizar, con carácter temporal o experimental, usos diferentes a los señalados en el mencionado Cuadro Nacional de Atribución de Frecuencias, resuelvo:

Primero.—Otorgar, con carácter temporal y experimental, un número limitado de autorizaciones para realizar emisiones en la banda de frecuencias de 50,0 MHz a 50,2 MHz, de acuerdo con el procedimiento, condiciones y requisitos que se indican en los apartados siguientes.

Segundo.—Condiciones de utilización:

1. Las emisiones en esta banda se realizarán de acuerdo con las siguientes características técnicas:

Banda de frecuencias (MHz): 50,0-50,2.

PIRE \leq 30 W.

Clase de emisión: A3E, A1A.

2. Las autorizaciones serán nominativas y sólo habilitarán para la realización de emisiones a su titular.

3. Las autorizaciones se otorgarán por un plazo máximo de validez de un año, prorrogable por otro año a petición del titular de la autorización.

4. Las emisiones se podrán autorizar, dentro del territorio nacional, para el lugar o lugares donde se pretenden llevar a cabo las experiencias, siempre que sea compatible con la utilización del espectro radioeléctrico en la zona solicitada.

Tercero.—Requisitos para su otorgamiento:

1. Los titulares de estas autorizaciones deberán cumplir, como mínimo, los siguientes requisitos:

a) Tener una antigüedad de, al menos, cuatro años como titular de una licencia de clase A.

b) Haber participado en los últimos cinco años como operador titular, en al menos, tres concursos internacionales y cuatro nacionales, específicos de VHF-UHF.

c) Estar al corriente del pago del canon por utilización del espectro radioeléctrico.

d) No estar sometido a expediente sancionador ni haber sido sancionado en los últimos cinco años.

e) Ser presentado por una asociación provincial o nacional de radioaficionados legalmente reconocida por la Dirección General de Telecomunicaciones.