

1484 RESOLUCION de 28 de diciembre de 1994, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del «Laboratorio Proyex, Sociedad Anónima», sito en Huesca, en el Registro General de Laboratorios de Ensayos Acreditados para el Control de Calidad de la Edificación y la publicación de dicha inscripción.

Vista la comunicación del Director general del Instituto del Suelo y la Vivienda de Aragón de la Diputación General de Aragón, de la Resolución de 3 de noviembre de 1994, concediendo acreditación al «Laboratorio Proyex, Sociedad Anónima», sito en polígono Sepes, parcela 31, Huesca, para la realización de ensayos en el área técnica de acreditación para el control de calidad de la edificación: Área de control de hormigón en masa, de cemento, áridos y de agua,

Esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

Primero.—Inscribir el citado laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el Control de Calidad de la Edificación, en el área técnica de acreditación «Área de control de hormigón en masa, de cemento, áridos y de agua», con el número 04025HC94.

Segundo.—Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de diciembre de 1994.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

1485 RESOLUCION de 18 de noviembre de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declaran nulas las homologaciones que fueron publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de julio de 1987.

Se declaran nulas las homologaciones que a continuación se relacionan:

Número de homologación	Elemento
P-025	Cohete lanzabengalas con paracaídas OROPA O.P.87.
P-026	Bengala de mano, CHIMI T.X.87
P-027	Señal fumígena flotante. KEL K.A.87.
P-028	Señal fumígena de funcionamiento automático para aros salvavidas KELURRE K.U.87.
P-029	Aparato lanzacabos ERI E.R.87.

Madrid, 18 de noviembre de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

1486 RESOLUCION de 5 de diciembre de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un panel clase B-30 para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancias de «Maderas Jumilla, Sociedad Anónima», con domicilio en avenida de Murcia, sin número, 30520 Jumilla (Murcia), solicitando la homologación de un panel clase B-30, aislado con lana de roca de 220 kilogramos/metro cúbico de densidad, tipo Paroc PV-220 L/T, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la comisión de pruebas de inspección general de buques, de acuerdo con las normas:

Solas 74/78, Enmdas 81/83, cap. II-2, reg. 3.
Resolución A.754 (18) de IMO,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Equipo: Un panel clase B-30. Marca: «Maderas Jumilla». Modelo: Jumilla B-30. Número de homologación: 114/1294.

La presente homologación es válida hasta el 5 de diciembre de 1999.

Madrid, 5 de diciembre de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

1487 RESOLUCION de 16 de diciembre de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del transpondedor de radar para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancias de la empresa «J. L. Gándara y Cía., Sociedad Anónima», con domicilio en Acebal Idígoras, 2-4, 48001 Bilbao, solicitando la homologación del transpondedor de radar marca «McMurdo», modelo RT9/RT9L, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido, en presencia de la comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante y de acuerdo con las normas:

ETS 300 151.
Rec. 628-2 del CCIR.
Resolución OMI A.697 (17),

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Transpondedor de radar. Marca: «McMurdo». Modelo: RT9/RT9L.
Número de homologación: 87.0001.

La presente homologación es válida hasta el 16 de marzo de 1999.

Madrid, 16 de diciembre de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

1488 RESOLUCION de 16 de diciembre de 1994, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación del transpondedor de radar para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el expediente incoado a instancias de la empresa «Ena Telecomunicaciones, Sociedad Anónima», con domicilio en San Rafael, 4 (polígono industrial), 28100 Alcobendas, solicitando la homologación del transpondedor de radar marca «Ena», modelo RR-9000, para su uso en buques y embarcaciones de bandera española.

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas a las que ha sido sometido en presencia de la comisión de pruebas designada por la Dirección General de la Marina Mercante y de acuerdo con las normas:

IEC 1097-1.
Imo Resolución A697 (17).
Recomendación 628-2 CCIR,

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado el siguiente equipo radioeléctrico:

Equipo: Transpondedor de radar. Marca: «Ena». Modelo: RR9000.
Número de homologación: 87.0004.

La presente homologación es válida hasta el 16 de noviembre de 1999.

Madrid, 16 de diciembre de 1994.—El Director general, Rafael Lobeto Lobo.

1489 RESOLUCION de 23 de noviembre 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 variante de Segovia. CN-110 de Soria a Plasencia, puntos kilométricos 188,000 al 195,000 y ramal a la CL-601, puntos kilométricos 0,000 al 3,000, 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, 23 de noviembre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA VARIANTE DE SEGOVIA: CN-110 DE SORIA A PLASENCIA, PUNTOS KILOMETRICOS 188,000 AL 195,000 Y RAMAL A LA CL-601, PUNTOS KILOMETRICOS 0,000 AL 3,000 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 4 de octubre de 1991, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 20 de enero de 1992, la Dirección General de Política Ambiental dió 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, que incluye como un anejo el Estudio de Impacto Ambiental, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Segovia», ambos de fecha 26 de noviembre de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de agosto de 1994, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que, sobre el mismo, realiza la Dirección General de Política Ambiental.

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

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 de la variante de Segovia de la CN-110, de Soria a Plasencia, puntos kilométricos 188,000 al 195,000 y ramal a la CL-601, puntos kilométricos 0,000 al 3,000, de la Dirección General de Carreteras.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida, se considera que, de las dos alternativas presentadas, la alternativa este es la mejor opción medioambiental, siempre que, además de incorporar las recomendaciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, cumpla las siguientes condiciones:

1. *Modificación del trazado.*—El trazado de la variante en la zona de Perogordo se llevará a cabo por el sur de la citada localidad, evitando el cerro Torralbo y la zona de la Peladera.

El trazado de la variante en su paso por el término municipal de La Lastrilla se desplazará hacia al nordeste, reduciendo la afección de los bienes e intereses de esta población.

El trazado posibilitará la ubicación de la nueva estación depuradora de aguas entre el polígono «Nueva Segovia» y la propia variante.

2. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de servicios y los accesos y necesidades de paso existentes en los núcleos de población contiguos al trazado, y en especial la vía pecuaria «Cordel de Santillana».

3. *Protección del sistema hidrológico.*—Las estructuras que se adopten para el paso de los ríos Eresma y Cigüeñuela, además de atender la correcta evacuación de caudales, situarán sus estribos al menos a cinco metros fuera del borde del cauce con el fin de preservar la vegetación de ribera y asegurar la continuidad del corredor ecológico.

No se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar ni verter materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierras, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se pueda afectar al sistema hidrológico.

No se podrán incluir en el proyecto yacimientos o zonas de préstamos en los subálveos de los ríos y arroyos sin su correspondiente análisis previo de viabilidad ambiental.

Se redactarán las medidas de prevención y control que minimicen el riesgo de que por accidentes en la explotación de la vía se produzcan vertidos contaminantes que afecten a los sistemas hidrológico y de abastecimiento de agua de la zona.

4. *Protección de la fauna.*—La rotura de rocas, su taladro y las voladuras requeridas para la realización de la obra no podrán llevarse a cabo en la época comprendida entre el 1 de febrero y el 31 de julio, con el fin de no perturbar el período reproductivo de las especies de aves presentes en la zona.

5. *Protección del patrimonio histórico.*—La ejecución de las obras se llevará a cabo con el asesoramiento de un arqueólogo que deberá actuar en consulta con el órgano competente de la Junta de Castilla y León.

6. *Prevención del ruido.*—Se elaborará y realizará el proyecto de las medidas correctoras que aseguren que, por causa de la variante, en las localidades de Perogordo, San Cristóbal y La Lastrilla, no se sobrepasen los 55 dB leq (A) entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB leq (A) entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas existentes.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará el proyecto de las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con especial rigor en el paso del río Eresma, inmediaciones de La Lastrilla y San Cristóbal, enlaces con la CL-601 y N-603 y zona de polígonos industriales y cantera.

El citado proyecto, que se redactará en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, incluirá, al menos, lo siguiente:

Revegetación y restauración de los taludes y estribos de los viaductos.

Localización en planos a escala 1:10.000 y correspondiente proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas de préstamos, canteras, parque de maquinaria, viario de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, escombreras y vertederos.

Para las canteras y yacimientos determinados en el proyecto, será necesario redactar el correspondiente análisis previo de viabilidad ambiental. En caso de utilizar materiales de lugares no definidos en el proyecto se presentará la documentación necesaria ante el órgano autonómico competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

8. *Programa de 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 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, al menos, la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección de los servicios existentes, protección del sistema hidrológico, protección del patrimonio histórico, prevención del ruido y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refieren respectivamente las condiciones 2, 3, 5, 6 y 7.

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

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas en la condición 7 (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 situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento de la vía.

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, antes de la licitación

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 necesaria y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Justificación y trazado definitivo en las zonas que refiere la condición 1.

Diseño de las medidas a realizar para la protección de los servicios existentes a que se refiere la condición 2.

Medidas de prevención y control para protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de las medidas correctoras para prevención del ruido a que se refiere la condición 6.

Proyectos a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 8.

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

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

Madrid, 23 de noviembre 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
ICONA	X
Delegación del Gobierno	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación	X
Consejería de Cultura y B. S.	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Junta de Castilla y León	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Asociación Defensa y Estudio	—
Centro de Estudios (CEMAC)	—
Gobierno Civil de Segovia	—
Diputación Provincial de Segovia	—
Ayuntamiento de Segovia	X
CODA	—
AEDENAT	—
ADENA	—
SEO	X
DURATON	—

Contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas

ICONA.—Manifiesta que tanto en la zona este como en la oeste el punto más conflictivo es el cruce del río Eresma, donde habría que aplicar medidas correctoras para evitar en lo posible el deterioro del valle por el que discurre el río.

También se verían afectadas diversas especies protegidas especialmente el halcón peregrino, nidificante en la zona y catalogada como «de especial interés» (Real Decreto 439/1990).

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.—Ponen de manifiesto que las obras podrían afectar a:

Varias vías pecuarias en los términos municipales de La Lastrilla y Zamarramala.

El Valle de Tejadilla, espacio incluido en el inventario de ICONA de parajes protegidos.

Asimismo, cabe destacar que la variante cruza bajo el polígono de prácticas de tiro de la Academia de Artillería (entre Baterías y Matañueyes), con el riesgo que ello conlleva.

Ayuntamiento de Segovia.—Este proyecto deberá cuidar al máximo los aspectos visuales, dada la importancia de Segovia, declarada monumento de la humanidad por la Unesco.

Resalta además los siguientes aspectos del entorno de Segovia:

Zona sur-este, entre la N-603 y la L-601, corredor natural entre la sierra y Segovia, por donde discurre la vía pecuaria «Cordel de Santillana», se localizan también en esta zona la canalización de agua del acueducto, las conducciones de agua a la ciudad y la «Cacera de Navalcaz» (concesión histórica de riego de 1515).

Zona este, entre la L-601 y la N-110, el trazado atravesará el río Eresma, que discurre por un cañón de dimensiones importantes.

Zona noreste, entre la N-110 y la L-601, donde se localiza una zona de ladera con pendiente pronunciada, en el entorno del pueblo de La Lastrilla.

Zona noroeste, entre la L-601 y la N-110, son terrenos con alta fragilidad ambiental, importantes desniveles y zonas de vega en la confluencia del arroyo Tejadilla con el río Eresma.

Zona suroeste, entre la N-110 y la N-603, se localizan en esta zona una serie de barrancos (área de Peladera) que albergan los escasos restos de encinas y sabinas que quedan en el término municipal, la carretera de Hontoria, la vía del tren y una serie de frágiles laderas, mencionando también el impacto visual del polígono y la carretera de Hontoria.

Sociedad Española de Ornitología.—La variante proyectada afecta a un área de importancia internacional para las aves (número 052, Riofrío-Segovia; SEO-ICBP 1990), por lo que debería prestarse especial atención a los posibles impactos sobre aquellas especies orníticas incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, sobre Conservación de Aves Silvestres.

En especial, debería considerarse el posible impacto de este proyecto sobre las zonas concretas de nidificación de cigüeña blanca, milano negro y chova piquirroja, que, en Segovia capital, alcanzan niveles de importancia internacional.

Asimismo, deberá prestarse atención a cualquier estructura aérea (cables, etc.) que, acompañando a la obra, constituya un riesgo para estas aves.

Por último, debe considerarse la molestia que para la reproducción de estas especies pueda constituir la fase de construcción (ruidos, etc.).

ANEXO II

Estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio se propone establecer la solución más recomendable para la variante de Segovia desde la N-603 a la CL-601.

El estudio plantea dos alternativas de trazado, una por el este y otra por el oeste de la ciudad.

La sección tipo de esta variante es de una sola calzada de siete metros de anchura, con arcenes de 2,50 metros y bermas exteriores de 0,50 metros.

Alternativa este: Se inicia conectando con la N-110 en el punto kilométrico 195,500. Cruza seguidamente sobre el ferrocarril Segovia-Medina del Campo, al norte de la localidad de Perogordo, atravesando después el Cerro de los Hoyos, el paraje «La Peladera», la carretera de Riofrío y el ferrocarril Madrid-Segovia. Continúa hacia el este conectando con la N-603 de San Rafael a Segovia. Entre esta conexión y la siguiente con la CL-601 (La Granja) se prevé el desdoblamiento del tronco, proyectando en esta zona además un paso para mantener el recorrido habitual que realizan los diferentes acuartelamientos de Segovia en las prácticas de tiro. A partir del enlace con la CL-601, el trazado continúa como una sola calzada pasando sobre la carretera de Palazuelos y sobre el río Eresma, con un puente de unos 100 metros de longitud, siguiendo luego hasta la conexión con la carretera de San Cristóbal. Según el estudio, tanto este enlace como el trazado posterior se han tratado de equilibrar para minimizar las afecciones a la zona urbanizable de San Cristóbal, al área protegida de interés ambiental de «El Sotillo», y a las pequeñas dehesas existentes a uno y otro lado de la actual vía. Se enlaza después con la N-110 (Soria). El último tramo discurre 700 metros al norte y paralelamente a la CL-601 (Valladolid) hasta que finalmente enlaza con ella.

La longitud de esta alternativa es de 14.509 metros.

Datos técnicos más relevantes de esta alternativa:

Volumen de excavación: 1.330.780 metros cúbicos.

Volumen de terraplén: 911.805 metros cúbicos.

Número de estructuras: 22.

Alternativa oeste: Se inicia 300 metros antes de su cruce con la N-110 (Soria) donde se proyecta un enlace. Continúa la traza 700 metros al norte y paralelamente a la CL-601 (Valladolid), enlazando posteriormente con ella. Bordea Zamarramala a 1,500 kilómetros del casco urbano, pasando después sobre la C-605 y sobre el río Eresma y la conexión N-110 (Avila) con la C-605, mediante un puente de unos 500 metros de longitud. La siguiente conexión se realiza con la N-110 (en el punto kilométrico 195,500, aproximadamente), y a partir de este punto hasta su final en el enlace con la CL-601, coincide con el trazado de la alternativa este.

La longitud de esta alternativa es de 16.730 metros en una sola calzada, sin desdoblarse el tronco, ya que el tráfico que captaría sería menor que la alternativa este.

Datos técnicos más relevantes de esta alternativa:

Volumen de excavación: 1.316.826 metros cúbicos.

Volumen de terraplén: 880.305 metros cúbicos.

Números de estructuras: 21.

El estudio dice que la zona de topografía ondulada, recortada por los barrancos que forman el río Eresma y sus diversos ríos y arroyos afluentes, destacando el río Cigüeñuela y el arroyo Tejadilla.

Según el estudio, la vegetación de la zona está profundamente alterada, quedando al sur de Segovia en la zona conocida como «La Peladera», los únicos vestigios de carácter natural, con encinas y sabinas de pequeño porte.

El estudio expone que la zona este y noroeste es de suelos pobres y pedregosos que están generalmente dedicados a pastos con gramíneas y matas xerófitas. Las zonas sur y oeste, con terrenos de naturaleza caliza están en su mayor parte dedicados a cultivos cerealistas y algunas huertas en la vega del Eresma.

Según el estudio, la zona queda parcialmente incluida en el área de interés especial para las aves número 52 (SEO), Riofrío-Segovia, que engloba la ciudad de Segovia, sus alrededores y el parque de Riofrío. En ella nidifican poblaciones de cigüeña blanca, milano rojo y chova piquirroja. Existe además una zona de nidificación del halcón peregrino en el entorno de la confluencia del arroyo Tejadilla y el río Eresma, que sería afectada por la variante oeste.

En el anexo de arqueología el estudio identifica trece yacimientos localizados en las inmediaciones del trazado de las alternativas, siendo el cerro de la Peladera y Perogordo con cuatro y dos yacimientos, respectivamente, los puntos de mayor densidad de restos arqueológicos, situados al sur y suroeste de Segovia.

El estudio realiza la valoración comparativa de impactos para las dos alternativas, resultando más favorable ambientalmente la alternativa este, y en concreto, en los siguientes aspectos:

Suelos: Discurre por suelos pobres y pedregosos mientras que la oeste afecta en mayor medida a zonas de cultivo.

Ruido: La alternativa este capta mayor volumen de tráfico que supone una mayor reducción del tráfico y, consiguientemente, del ruido en la ciudad de Segovia, como refleja el estudio de ruido realizado.

Hidrogeología: La alternativa este cruza el Eresma en su zona más estrecha y los terrenos por los que discurre presentan menor permeabilidad.

Vegetación: En la zona de «La Peladera» la traza es común para ambas alternativas, no detectándose ningún pie arbóreo de encina o sabina en el corredor por el que discurre la traza proyectada. Al cruzar el Eresma por el punto más estrecho, la alternativa este afectará en menor medida a la escasa vegetación de ribera de la zona.

Fauna: Ambas alternativas discurren en parte por la zona norte del área número 52 de interés especial para las aves, si bien la zona entre la N-110 y la N-603 está ya alterada por los polígonos industriales de Hontoria y del Cerro, además de una cantera. La alternativa oeste discurre próxima a la zona de nidificación del halcón peregrino en la confluencia del Eresma y el arroyo Tejadilla.

El capítulo de medidas correctoras que presenta el estudio contempla una serie de recomendaciones para minimizar los impactos que generaría la alternativa este, haciendo hincapié en los siguientes aspectos:

Restitución de caminos y vías pecuarias reflejadas en el inventario y, en especial, el «Cordel de Santillana» por ser un paseo tradicional en Segovia.

Selección de especies autóctonas a utilizar en la revegetación en función del tipo de terrenos atravesados.

Disposición de protección acústica en las inmediaciones de Perogordo, San Cristóbal y La Lastrilla.

Especial tratamiento paisajístico del paso del río Eresma, del paso por las inmediaciones de La Lastrilla y San Cristóbal, de los enlaces con la CL-601 y N-603 y ocultación de los polígonos industriales y de la cantera existente.

Elevación de la rasante en el cruce del trazado con la conducción de aguas del acueducto, respetando con ello el yacimiento arqueológico número 8 del inventario.

Realización de los movimientos de tierras próximos a los yacimientos arqueológicos inventariados con la presencia de un arqueólogo.

Análisis del contenido:

El estudio realiza, en general, un análisis concreto y exhaustivo de todos los factores bióticos y abióticos del medio afectado por el proyecto, incluyendo también inventario de problemas de ruido, arqueología y paisaje, y un reportaje fotográfico.

Se observa que el análisis de la hidrología superficial y de la fauna se lleva a cabo con poca profundidad. No se diseña ni, por tanto, se valoran ninguna de las medidas correctoras.

ANEXO III

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

Relación de alegantes:

Diputación Provincial de Segovia.

Ayuntamiento de Segovia.

Ayuntamiento de Bernuy de los Porreros.

Ayuntamiento de Palazuelos de Eresma.

Ayuntamiento de La Lastrilla.

Confederación Hidrográfica del Duero.

Delegación Territorial en la Junta de Castilla y León.

Cinco alegaciones de vecinos de La Lastrilla.

Vecinos de Perogordo (fuera de plazo).

Diputación Provincial de Segovia.—Hace referencia a las conexiones de la variante con las carreteras de Palazuelos, Trescasas y Bernuy de los Porreros para que sean solucionados adecuadamente.

Ayuntamiento de Segovia.—Se manifiesta favorable a la solución propuesta en el estudio informativo afirmando que se procederá a la modificación o revisión del P.G.O.U. para incorporar al mismo la nueva carretera.

No obstante, se solicita:

Un ligero desplazamiento de la variante hacia La Granja en la zona del polígono «Nueva Segovia» con el fin de poder ubicar entre éste y la variante una estación depuradora de agua potable.

La protección de las tuberías de traída de aguas de Revenga, Aceveda, Valsain y Pontón Alto, así como el canal del acueducto.

La modificación del paso para piezas de artillería previsto a la altura del punto kilométrico 5,880 (paso E-5.2).

La realización de un paso para el tránsito frecuente que existe en la vaguada del arroyo Clamores.

Resaltan también en su alegación los puntos que ya indicaron en su respuesta a las consultas previas.

Ayuntamientos de Bernuy de los Porreros y de Palazuelos de Eresma.—Solicitan un enlace para sus respectivas poblaciones.

Ayuntamiento de La Lastrilla.—Solicitan un desplazamiento del trazado hacia el nordeste en la zona de su término municipal, ya que afecta parcialmente a terrenos urbanizables sin desarrollar y a suelo no urbanizable de interés, donde destaca el área de «El Sotillo».

Las alegaciones de particulares pertenecientes al Ayuntamiento de La Lastrilla se manifiestan en términos similares a la alegación de su Ayuntamiento.

La Confederación Hidrográfica del Duero y la Delegación Territorial en la Junta de Castilla y León manifiestan su apoyo a la alternativa seleccionada.

Vecinos de Perogordo.—Proponen una variación del trazado de la circunvalación para que la conexión de ésta con la N-110 se efectúe al sur de la localidad de Perogordo, lo que supondría:

Evitar el puente sobre la línea de ferrocarril y sobre la antigua carretera Segovia-Madrona.

Evitar el cruce por el cerro Torralbo y zona de La Peladera, reduciendo con ello los movimientos de tierras.

Evitar el paso por una zona recreativa denominada «El Pilón».

Facilitar y reducir la longitud de trazado de la conexión con la carretera de Avila.