

Pago de premios

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

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

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

Madrid, 1 de abril de 1995.—La Directora general, P. S. (artículo 6.º del Real Decreto 904/1985, de 11 de junio), el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

8590

RESOLUCION de 14 de marzo de 1995, 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 de la Audiencia Nacional, en el recurso contencioso-administrativo número 320.801, interpuesto por doña Concepción Collado García.

La Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha dictado una sentencia el 12 de abril de 1994, en el recurso contencioso-administrativo número 320.801, interpuesto por doña Concepción Collado García, contra la resolución del Ministerio de Economía y Hacienda de 16 de mayo de 1990, que desestimó el recurso de reposición presentado por la interesada contra otra de 20 de febrero de 1990, que resolvió el concurso de traslados convocado por Orden de 23 de agosto de 1989, con respecto a los puestos de trabajo números 615 al 620.

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

«Que estimamos, parcialmente, el presente recurso interpuesto por doña Concepción Collado García, contra las resoluciones del Ministerio de Economía y Hacienda de 20 de febrero y 16 de mayo de 1990, descritas en el primero de los antecedentes de hecho, por considerarlas no ajustadas al ordenamiento jurídico, con respecto a los extremos recogidos en el cuerpo de esta sentencia, declarando la obligación que se impone a la Administración de que lleve a cabo la puntuación detallada por méritos generales y específicos de los seis concursantes de referencia, según los apartados de la base tercera de la convocatoria cuestionada, así como la de la recurrente, con el mismo criterio que se haya hecho con los adjudicatarios de los puestos 615 al 620, dictándose la correspondiente resolución de adjudicación de las mismas, según las puntuaciones así obtenidas, sin perjuicio del mejor derecho que pudieran tener otros concursantes y participantes con mayor puntuación.»

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 marzo de 1995.—La Directora general, Juana María Lázaro Ruiz.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

8591

RESOLUCION de 23 de febrero de 1995, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el anteproyecto de la autopista de peaje de nuevo trazado entre Madrid (enlace con la M-40) y Guadalajara, provincias de Madrid y Guadalajara, 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 8 de febrero de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la Memoria-resumen del anteproyecto de autopista de peaje de nuevo trazado Madrid-Zaragoza, tramo Madrid-límite de provincia de Zaragoza, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de abril de 1990, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

Las respuestas a las consultas previas que se refieren al subtramo Madrid-Guadalajara, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el anteproyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 7 de septiembre de 1990, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de julio de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el anteproyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del anteproyecto, que se refieren al subtramo Madrid-Guadalajara.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, que se refieren al subtramo Madrid-Guadalajara, 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 que se refiere al subtramo Madrid-Guadalajara, se acompaña como anexo IV.

Adoptada al inicio de 1992 la decisión de paralizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del anteproyecto referido, en base a la falta de información suficiente sobre los complejos problemas medioambientales que el tramo Madrid-límite de provincia de Zaragoza comportaba, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, con fecha 12 de abril de 1993, un estudio complementario sobre el subtramo Madrid-Guadalajara.

En este estudio complementario: Anteproyecto de la autopista de peaje entre Madrid (enlace con la M-40) y Guadalajara, la Dirección General de Carreteras documenta un corredor sensiblemente paralelo a la actual N-II, situado al norte de la misma, pues la situación al sur entrañaría impactos significativos sobre el río Henares y su vega agrícola, de difícil mitigación.

En consecuencia, y una vez obtenida suficiente información sobre el subtramo Madrid-Guadalajara, 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 anteproyecto de la autopista de peaje de nuevo trazado entre Madrid (enlace con la M-40) y Guadalajara, provincias de Madrid y Guadalajara.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que el anteproyecto es ambientalmente viable cumpliendo las siguientes condiciones:

1. *Protección de la población de avutardas y de otras aves esteparias.*

a) El trazado de la autopista Madrid-Guadalajara, en el trayecto entre la carretera de Torrejón a Ajalvir y la población de Meco, afecta significativamente a la ZEPA denominada «Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares». De acuerdo con el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la flora y la fauna silvestres, la Dirección General de Carreteras se dirigirá al Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza, documentando las razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, del proyecto, para que el referido Instituto, en coor-

dinación con los órganos ambientales competentes de las Comunidades Autónomas de Madrid y de Castilla La Mancha, informe a la Comisión de la Unión Europea de la compensación territorial que se adopte para la ZEPA afectada.

La parte de ZEPA afectada se encuentra ya deteriorada por el desarrollo urbanístico. La zona que se propone añadir, actualmente sin protección, es un área de habitual querencia de cría y alimentación de la avifauna esteparia que se pretende proteger, que se encuentra situada en la provincia de Guadalajara comprendiendo los núcleos avutarderos de Villanueva de la Torre, de Quer y de Cabanillas del Campo, y los territorios para su enlace con la ZEPA mencionada, de la que actualmente no formaban parte.

b) Para evitar la afección de la autopista al territorio que se propone añadir a la ZEPA, se realizará un cambio de trazado de dicha vía a partir de la población de Meco. Con este cambio, pasada dicha población, la autopista irá a buscar el Canal del Henares, para discurrir sensiblemente paralela y lo más próxima posible al mismo, sin cruzarle, dejando al norte los núcleos urbanos de Villanueva de la Torre y de Quer, y continuando en esta dirección hasta las proximidades de Cabanillas del Campo, que quedará al este de la vía.

c) La construcción de la vía en los tramos situados frente a los nuevos límites de la ZEPA, se requerirá el cumplimiento de los requisitos siguientes:

Se jalonará el trazado en el lado correspondiente, antes de comenzar las tareas de limpieza y desbroce, de manera que se impida el paso de cualquier tipo de maquinaria.

Las tareas de limpieza y desbroce no se ejecutarán en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de julio. Tampoco podrán realizarse en este período perforaciones de roca ni voladuras.

Se tomarán medidas oportunas para minimizar el efecto del ruido por causa de la explotación de la autopista.

2. *Protección del sistema hidrológico, su flora y su fauna.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial, constituido por el río Jarama, el río Henares, y varios arroyos entre los que destacan el de la Vega, de Torote y de Camarmilla, no se localizarán canteras, préstamos, instalaciones auxiliares de obra, vertidos, ni depósitos de materiales, en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se afecte a los mismos.

En el cruce del río Jarama, para minimizar la afección a los sotos de sus márgenes, a la variada vegetación de las graveras de Belvis, y a la fauna asociada, se limitará el movimiento de maquinaria exclusivamente al área de ocupación de la vía, para lo que, previamente al desbroce, se vallará su perímetro.

También se vallará, antes del desbroce, el perímetro de la zona a ocupar por la vía de conexión de la autopista con la autovía de Aragón, a su paso sobre la vega del río Henares.

Con el fin de no cambiar el equilibrio de la red de drenaje, cada cauce interceptado tendrá su propio paso, cuya dimensión mínima será de 1,80 metros.

El cruce de los ríos, además de garantizar la evacuación de caudales y sólidos de arrastre, respetará el paso transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros del cauce.

3. *Mantenimiento de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, entre los que destacan las carreteras locales de Barajas a San Sebastián de los Reyes; de Paracuellos del Jarama a Belvis; de Paracuellos del Jarama a Ajalvir; de Torrejón de Ardoz a Ajalvir; de Alcalá de Henares a Daganzo; de Alcalá de Henares a Camarma de Esteruelas; de Camarma de Esteruelas a Meco; de Villanueva de la Torre a Valdeavero; de Quer a Valdeavero; de Guadalajara a Torrejón del Rey, y de Guadalajara a Marchamalo, y las vías pecuarias: Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes; Vereda del Cercado del Guarda; Colada del Arroyo de la Vega; Vereda de Barajas a Torrelaguna; Colada del Arroyo de las Culebras; Colada del Camino de Torrejón; Cañada Real Galiana por Daganzo; Colada de la Huelga o de Alcalá; Cordel de Talamanca; Vereda de Alcalá, y Vereda Cantalobos o del Cuerno Blanco.

Asimismo, se protegerán y restituirán, en su caso, las acequias y canales que forman la red de riego de los cultivos de la zona, que pudieran verse afectados.

4. *Prevención del ruido en núcleos habitados.*—Se realizará un estudio de los niveles sonoros previstos en los núcleos de población próximos a la nueva infraestructura, en especial en las urbanizaciones de «El Encinar de los Reyes» y «La Moraleja», y en el Centro de Adultos Minusválidos Psíquicos Severos (CAMPS), de Ajalvir, para definir y valorar, en su caso, las medidas correctoras que garanticen que los niveles de inmisión sonora originados por esta actuación, previstos en las áreas definidas como urba-

nas o urbanizables en los documentos de planeamiento municipales vigentes en la fecha de publicación de esta Declaración en el «Boletín Oficial del Estado», o, si no existieran éstos, a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura de las edificaciones existentes en el entorno, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq (A) entre las 23 h y las 7 h y entre las 7 h y las 23 h, respectivamente. En el Centro de Minusválidos, los niveles no sobrepasarán los 45 dBLeq (A) y 55 dBLeq (A), respectivamente.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá la necesidad de complementar las medidas del proyecto realizado.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá, al menos, lo siguiente:

Revegetación y restauración de todos los taludes con las técnicas y medidas necesarias para asegurar la implantación y reducir el riesgo de erosión de los mismos.

Localización en planos a escala 1:5000 de las zonas de préstamos, canteras, parque de maquinaria, viario de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, escombreras y vertederos, y correspondiente recuperación ambiental e integración paisajística de esas zonas.

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

6. *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 y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la protección de avutardas, protección del sistema hidrológico, mantenimiento de los servicios existentes, prevención del ruido, y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refieren respectivamente las condiciones 1, 2, 3, 4 y 5.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras para prevención del ruido a que se refiere la condición 4 y en su caso medidas complementarias a realizar.

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas de defensa contra la erosión y recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 5.

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.

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

La documentación requerida es la siguiente:

Informe que se envía a la Comisión de la Unión Europea; cambio de trazado a partir de la población de Meco, y medidas para minimizar el ruido, a que se refiere la condición 1.

Para diseñar en detalle el cambio de trazado mencionado, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Política Ambiental, mantendrán los contactos que sea preciso con el fin de evitar la afección al territorio a añadir a la ZEPA, que es el único y exclusivo fin del cambio descrito.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del citado estudio se desprende su necesidad, tal y como se prescribe en la condición 4.

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

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

8. *Financiación de medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurará en la Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 23 de febrero de 1995.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Respuestas a las consultas sobre el impacto ambiental del tramo Madrid-límite provincia de Zaragoza que se refieren al subtramo Madrid-Guadalajara

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid	X
Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	X
Gobierno Civil de Guadalajara	X
Diputación Provincial de Guadalajara	X
Ayuntamiento de Villanueva de la Torre	X
Facultad de Biología. Universidad Complutense de Madrid	—
Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Complutense de Madrid	—
Grupo Ecologista de Agrónomos. Escuela Superior de Ingenieros Agrónomos	—
Universidad Politécnica de Madrid	—
Coordinadora para la Defensa de las Aves. CODA. Madrid	—

Un resumen contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El ICONA no encuentra problemas en este subtramo.

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid destaca la necesidad de profundizar en el estudio de las afecciones a los regímenes hidráulicos de los ríos Jarama y Torote, de los arroyos Pelayo, del Monte, Valmediano y Guarramilla, y del Canal del Henares. Indica también que se debe realizar un estudio detallado de las rutas de campo de las especies protegidas afectadas y de sus áreas de nidificación o cría, referidas especialmente a los terrenos de secano de los términos municipales de Camarma y Meco. Las especies incluidas en dicho estudio serán, al menos, la avutarda, el sisón, la ganga, el aguilucho cenizo, la cigüeña común y la comadreja.

Destaca la existencia en la zona, de las Cañadas Reales Galiana y Galiana II, cuya no afección deberá garantizarse.

La Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha señala la necesidad de considerar alternativas de trazado de acuerdo con lo exigido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental. Describe la particular morfología de terrazas del valle del Henares y señala la afección a las mismas por el movimiento de tierras que originará el trazado de la autopista. Destaca la acentuación del efecto barrera, de la ocupación espacial y del nivel de ruidos que supone la nueva infraestructura proyectada respecto a los efectos existentes originados por la línea de ferrocarril Madrid-Zaragoza, paralela a aquella.

El Gobierno Civil de Guadalajara estima que la autopista puede afectar a las zonas de regadío del Canal del Henares y resalta el efecto sinérgico de la nueva infraestructura y la N-II respecto al efecto barrera sobre la fauna.

La Diputación Provincial de Guadalajara informa que deberá tenerse en cuenta la existencia de una calzada romana que discurriría por el valle del Henares y de la quedan vestigios en diferentes puntos. También deberá

tenerse en cuenta la presencia de especies cinegéticas en ambas márgenes del río Henares.

El Ayuntamiento de Villanueva de la Torre estima que a pesar de la escasa precisión de la cartografía remitida, el trazado de la autopista, que atraviesa una zona agrícola y distante del casco urbano, no perjudica actualmente a la población del municipio.

ANEXO II

Descripción del anteproyecto de autopista entre Madrid y Guadalajara

El tramo de la autopista de peaje en estudio se sitúa al norte de la N-II, entre Madrid y Guadalajara, con una longitud de unos 42 kilómetros.

Comienza en un enlace con la M-40 (cuarto cinturón de Madrid), situado entre la zona de Hortaleza y la urbanización «El Encinar de los Reyes». A continuación bordea por el sur, con una amplia curva, el Monte de «La Moraleja» y la urbanización del mismo nombre, desplazándose hacia el norte con objeto de evitar las afecciones a la zona de influencia del aeropuerto de Barajas. Cruza, sucesivamente, el río Jarama mediante un viaducto y la carretera de Paracuellos de Jarama a Fuente del Saz a unos 3 kilómetros al norte del primero de los núcleos citados, ascendiendo por el valle del Barranco de La Viña hasta las lomas de Paracuellos. El trazado tiene en este tramo una orientación sensiblemente oeste-este. A continuación, se dispone una curva hacia el sureste para no afectar al pueblo de Aljafir. A unos 2,5 kilómetros al sur de esta localidad, la autopista cruza bajo la carretera Ajalvir-Torrejón de Ardoz. Con otra curva de sentido contrario a la anterior, el trazado toma la orientación suroeste-noreste. La traza va bordeando las estribaciones del valle del río Henares cuidando no afectar a terrenos de alto valor agrícola y evitando afectar significativamente a las zonas de campo de avutardas de Camarma de Esternelas, y Meco. En este recorrido, se establece un enlace con la carretera M-100 de Daganzo a Alcalá de Henares, a unos 4,5 kilómetros al sureste de la primera de las localidades. La traza continúa con dirección netamente noreste, pasando entre las localidades de Camarma de Esternelas, que queda en su lado izquierdo, y Meco, que queda a su derecha. El eje sigue con orientación sensiblemente noreste, dejando en su margen derecha a los núcleos de Villanueva de la Torre y Quer. Hacia el punto kilométrico 42 del trazado se emplaza el enlace con la carretera C-102, de Guadalajara a Torrejón del Rey, y a continuación deja la población de Cabanillas del Campo a la derecha. El trazado gira luego ligeramente hacia el norte, para adoptar una orientación norte-noreste, paralela al Canal del Henares, que discurre por la derecha de la autopista a una distancia entre 0,5 y 1 kilómetro. El trazado pasa, después, la localidad de Marchamalo, disponiéndose a continuación una vía de conexión que rodeará por el norte la ciudad de Guadalajara y conectará con la autovía de Aragón cerca de Taracena. De esta manera se podrá captar el tráfico procedente de la citada autovía directamente, sin necesidad de entrar en la circunvalación actual de Guadalajara.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental del tramo Madrid-límite provincia Zaragoza, que se refiere al subtramo Madrid-Guadalajara

Contenido

El estudio indica que la hidrología en la que se inserta el trazado está compuesta por los ríos Henares y Jarama, discurriendo la vía principalmente por la cuenca del río Henares, y por la cuenca del río Jarama en una zona muy próxima a Madrid.

Según el estudio, la autopista, a lo largo del corredor estudiado, cruza una parte de la cuenca Terciaria de Madrid, que se extiende desde el borde meridional del Sistema Central, que la limita por el oeste y noroeste, hasta las estructuras Mesozoicas de la Cordillera Ibérica, que en su área de unión con las estructuras del Sistema Central, constituye el límite norte y noroeste de la citada cuenca.

El Estudio señala que la transformación de la cubierta vegetal ha sido muy intensa, sobre todo en el corredor de la traza por la provincia de Madrid. Los cultivos de secano relegan la vegetación natural a zonas de pequeña extensión, con tomillares y pastizales que ocupan las laderas de pequeñas vaguadas en donde la pendiente ha impedido el cultivo. Las vegas de los ríos sustentan también restos de la vegetación natural propia de estas zonas. En la mayor parte de los cursos de agua, de pequeña entidad, la vegetación de ribera se limita a una estrecha hilera arbolada a lo largo del cauce, a veces discontinua, como ocurre en el arroyo de la Vega, en el arroyo Vastebaba, etc. En otras vegas de mayor amplitud, como la del río Torote, se encuentran algunos sotos relativamente bien

conservados, y lo mismo ocurre en el río Jarama, aunque la amplia banda de vegetación de ribera que podría sustentar este río ha sido sustituida por cultivos de regadío, o alterada por extracciones de áridos. Ya en la provincia de Guadalajara, avanzando en el corredor de la traza, la vegetación natural se conserva en mayores superficies. En algunos casos, las pequeñas vaguadas y laderas conservan restos del encinar primitivo en forma de árboles más o menos dispersos y a veces con porte arbustivo, entre los que se intercalan el matorral degradado y las retamas. Estos restos se encuentran en los alrededores de Marchamalo, donde además existen encinares de mayor extensión y en parte adeshados, ocupando la zona denominada Monte del Campo, y las laderas de la elevación Torre del Aguila.

En cuanto a fauna, el estudio destaca como zona más importante el área de la Depresión del Henares. Es ésta un área con zonas disjuntas, que comprende parte de los secanos de la parte oriental de Madrid y tierras adyacentes. El mayor interés de este área radica en la población de avutarda que mantiene. Según datos recogidos en censos realizados dentro de la última década, en el área sobrevive un bando integrado por 100 a 200 individuos, siendo el porcentaje de machos reproductores prospectado ligeramente superior al 22 por 100 del número total de las aves observadas. Además de la avutarda, se dan cita en el área otras especies de aves características de los hábitats con rasgos esteparios. Entre estas otras especies deben citarse el sisón, la ortega, la ganga común, el alcaraván, el aguilucho cenizo, la calandria, la terrera común, la alondra común, la cogujada común, el bisbita campestre, y la collalba rubia.

Según el estudio, desde el comienzo de la autopista en la M-40 hasta pasado el cruce del río Jarama, no se afecta a ningún espacio protegido o inventariado por su interés natural. En el paso del río Jarama puede afectarse a los sotos de sus márgenes, con impactos que se califican de moderados.

En el principio del tramo, al rodear la autopista las urbanizaciones de «El Encinar de los Reyes» y de «La Moraleja», pueden plantearse también algunas afecciones por ruido.

El estudio señala que desde el cruce del río Jarama hasta unos kilómetros antes de Guadalajara, las afecciones son más serias pero no llegan a ser críticas. Los problemas medioambientales en esta parte del trazado están ligados a la afección a los secanos de Cobeña-Daganzo-Meco, que están calificados por la Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid como zonas de interés faunístico, y a los secanos de Villanueva de la Torre y Quer, que constituyen todos ellos una extensa área de campeo de avutarda. También se plantean impactos en la zona de la vega del río Henares, al pasar la vía de conexión de la autopista con la autovía de Aragón (circunvalación norte de Guadalajara), sobre restos del complejo de ribera y sobre suelos de alta productividad, aunque la afección es de poca extensión, por lo que dicho impacto es calificado como moderado.

En el subtramo Madrid-Guadalajara dice el estudio, los movimientos de tierra son relativamente pequeños, dada la morfología suave del terreno sobre el que se implanta la obra. Por consiguiente, el perfil longitudinal es muy suave y puede ajustarse en el proyecto de construcción para obtener un equilibrio prácticamente total del movimiento de tierra, compensando los volúmenes excavados en los desmontes con los volúmenes a disponer en los terraplenes. No es previsible tampoco, con el conocimiento que se tiene sobre la calidad de los materiales, que aparezcan volúmenes importantes de tierras inadecuadas para su empleo en terraplenes.

Análisis del contenido

En el estudio no se determina la ubicación de canteras y vertederos; no se diseñan ni valoran las medidas correctoras, y no se resuelven los impactos significativos de la vía sobre las áreas de campeo de la avutarda y otras aves esteparias.

El condicionado de esta declaración tiene por objeto subsanar las deficiencias del estudio de impacto ambiental del anteproyecto en el subtramo Madrid-Guadalajara.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental del tramo Madrid-límite provincia Zaragoza, que se refiere al subtramo Madrid-Guadalajara

Alegaciones

Alegaciones de organismos.

Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Transporte.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Agricultura.

Confederación Hidrográfica del Tajo.

ICONA.

Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Ayuntamiento de Madrid.

Ayuntamiento de Alcobendas.

Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas.

Ayuntamiento de Guadalajara y Barrio de Marchamalo.

Ayuntamiento de Cabanillas del Campo.

Ayuntamiento de Quer.

Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Alegaciones de particulares:

AEDENAT.

Centro de Adultos Minusválidos Psíquicos Severos (CAMPS) Ajalvir.

Testigos Cristianos de Jehová.

Doña Amparo Fernández Gil y Don Manuel Fernández Gil.

«Plantimex, Sociedad Anónima».

Asociación Provincial de Agricultores y Ganaderos de Guadalajara.

Cámaras agrarias de Cabanillas del Campo, Marchamalo, Quer y Villanueva de la Torre.

Don Julián Calada Camino, don Angel Cándido Colino López, doña Angela Rhodes Inés y don Juan José Verda Sáez, don Emiliano Acevedo Alvarez, doña Elisa Cantela Roan y don Julián Gil Torija, hermanos Lamparero Centenera y doña Carmen López Centenera.

DALMA (Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente).

Granja Avícola Los Prados (Cabanillas del Campo).

Junta de Compensación del Polígono Industrial número 1 de Quer.

Don Enrique Jiménez Sánchez.

Los aspectos medioambientales mencionados en las alegaciones son:

La Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, presenta dos alegaciones, una cuestionando la validez del estudio de impacto ambiental, al no contemplar alternativas de trazado, y otra sobre la incidencia del trazado en una planicie estepárica de gran interés ornítico por ser zona de alimentación y reproducción para las poblaciones ibéricas de avutardas, sisón, alcaraván etc, protegidas por el Convenio de Berna de 19 de septiembre de 1929; por la Directiva del Consejo de Europa 79/409/CEE, y por el Real Decreto 1947/1986, de 6 de junio.

La Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, Dirección General de Transportes, indica en su escrito, entre otras cosas, lo siguiente: No hay unión de la nueva autopista con la carretera M-110 de Alcobendas-Barajas. Debería incorporarse el trazado de la futura M-50 y su conexión con la nueva autopista, e incluirse un estudio de incidencia de la autopista sobre las carreteras que cruza.

La Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita que se acuerde un ligero desvío de la misma hacia el norte a la altura de la localidad de Marchamalo a fin de conservar la unidad territorial del Centro de Capacitación y Experimentación Agraria allí instalado.

La Confederación Hidrográfica del Tajo, informa favorablemente la traza proyectada para la citada autopista; si bien la autorización definitiva en los tramos que afecta a cauces públicos o zona de policía de cauces, deberá concretarse con los planos definitivos y cálculos hidráulicos correspondientes, teniendo en cuenta un período de retorno de quinientos años para avenidas extraordinarias.

El ICONA presenta las siguientes alegaciones:

El anteproyecto referido incide en el área de campeo de la avutarda según datos de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Según datos del propio ICONA, las áreas de Valdeterres, Meco, Cobeña y Daganzo forman un conjunto de poblaciones de avutarda, que deben contemplarse unitariamente y sin solución de continuidad a efectos de conservación y legislación. La terraza del Jarama-Henares, que comprende las cuatro áreas del norte de la provincia de Madrid es, con sus 370 individuos, el área que presenta una mayor cantidad de avutardas en una superficie continua de terreno. Dentro de ésta, las áreas de Valdeterres Meco, con una cantidad estimada y relativamente constante de 110 a 150 individuos cada una, son los dos núcleos principales.

Se hace constar que las áreas de avutarda de la provincia de Madrid se encuentran seriamente amenazadas.

De la anterior información se deduce la relevancia del previsible impacto que el trazado puede ocasionar sobre la población de avutardas, sumán-

dose a las circunstancias que en la actualidad originan su estatus de amenaza.

Por otra parte, conviene destacar que el espacio natural Talamanca-Camarma directamente afectado por este anteproyecto, ha sido incluido en el proyecto Biotopos/Corine ICONA-CEE, y, además, ha sido reconocido por el Consejo Internacional para la Conservación de las Aves (ICBP), como área importante para la conservación de las aves. Precisamente, estas áreas son consideradas candidatas preferentes para la declaración de las zonas de especial protección para las aves en virtud de la Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril, relativa a la Conservación de las Aves Silvestres.

La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes Turismo y Comunicaciones indica la intención de ampliar sustancialmente las actuales instalaciones del aeropuerto de Barajas, desarrollándose hacia el norte, desde su ubicación actual. De este modo, es probable que nuevas pistas de vuelo y zonas terminales se proyecten en dicha extensión, pudiendo afectar el trazado de la autopista en proyecto. Tanto en planta como en alzado.

También, señala como deseable la construcción de un enlace que sirva para conexión específica y directa con el aeropuerto ampliado.

La Dirección General de Infraestructura del Transporte del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones informa en su escrito que está estudiando a nivel de anteproyecto la salida común hacia el norte de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Barcelona.

Estando en fase de comparación de alternativas no se puede fijar en que forma puede afectar a la autopista de peaje en proyecto, lo que si se puede asegurar es que obligatoriamente en las cercanías de Madrid en su tramo anterior al río Jarama, una de las soluciones estudiadas tendría un cruce en algún punto del tramo antes citado.

El Ayuntamiento de Madrid indica que el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid no contempla el trazado descrito en el anteproyecto y por tanto no establece las correspondientes reservas de suelo. Dicho trazado transcurre por suelos no urbanizables comunes, de Protección Agropecuaria y de Protección Ecológica.

Señala que está previsto un Plan General de Protección Urbana, cuyo avance fue aprobado por el Ayuntamiento en Pleno, en sesión celebrada el 27 de septiembre de 1990.

Ayuntamiento de Alcobendas indica lo siguiente:

Entre los puntos kilométricos 3,070 y 3,400 el trazado afecta a una parcela urbana sobre la que se va a iniciar en breve plazo la construcción de un centro de formación, por lo que debería modificarse el trazado del anteproyecto para evitar la afectación en la parcela señalada.

Al considerarse modificaciones al trazado debe contemplarse la existencia de un pinar con importante significado popular («El Pinar de San Isidro»), que hace necesario sea preservado sin ningún tipo de afectación.

El Ayuntamiento de Camarma de Esteruelas acuerda por unanimidad lo siguiente:

Oponerse al actual trazado de la autopista de peaje, dando como alternativa que dicho trazado se desarrolle en la zona norte del núcleo urbano.

Que se contemple que los cruces con la autopista de peaje, tanto de carreteras como de caminos, sean inferiores, aunque suficientemente dimensionados para que admitan los actuales servicios más los que en el futuro se puedan desarrollar.

Que, paralelamente, se dejen las vías de servicio necesarias para facilitar el acceso a los agricultores.

El Ayuntamiento de Guadalajara y barrio de Marchamalo solicitan varios pasos de caminos y la creación de vías de servicio.

El Ayuntamiento de Cabanillas del Campo solicita la modificación y ampliación del anteproyecto de la autopista en los siguientes extremos:

Dar continuidad al camino de la Dehesa, por su interés en el Sistema General Viario Municipal desde el punto de vista urbanístico, y al camino de Valbuena, por su valor para el sector agrícola.

Creación de un camino de servicio agrícola que facilite el desenvolvimiento de la actividad en la zona de suelo agrícola de regadío, atravesado por el enlace entre la autopista y la autovía A-2.

El Ayuntamiento de Quer solicita que el trazado de la autopista se traslade un mínimo de 400 metros en dirección norte y, en todo caso, que se tenga en cuenta el planeamiento urbanístico vigente, planteando la sustitución del polígono industrial número 1 y la zona de expansión urbana que enlazaría con el citado polígono.

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares indica que el trazado es adecuado, no presentando ninguna contradicción con lo recogido en el Plan General de Ordenación Urbana, y que la autopista, cuyo anteproyecto se

presenta, se inserta de una manera muy correcta con las previsiones del Plan General con una afectación mínima del espacio natural, sirviendo como un eficaz acceso alternativo futuro para la ciudad.

AEDENAT se opone a la construcción de cualquier infraestructura viaria de gran capacidad.

El Centro de Adultos Minusválidos Psíquicos Severos (CAMPS), de Ajalvir, a través de su Presidente, hace constar que esa Fundación, clasificada de beneficencia-privada, tiene allí edificada una residencia destinada a personas deficientes psíquicas profundas, a las cuales puede perjudicar el ruido producido por el tráfico de la autopista.

Por ello solicitan que se aleje el trazado lo más posible de dicha zona.

La Asociación Provincial de Agricultores y Ganaderos de Guadalajara solicita la realización de exhaustivos estudios hidrológicos y de impacto ambiental.

Que el trazado de la autopista no afecte a las zonas de regadío de la provincia, tanto en explotación como en proyecto, y discurra alejado de las zonas de desarrollo agrícola.

Que se estudie con mayor profundidad la interconexión de la autopista con todas las carreteras que la cruzan.

Las Cámaras agrarias de Cabanillas del Campo, Marchamalo, Quer y Villanueva de la Torre presentan el mismo escrito de alegaciones indicando entre otras cosas lo siguiente:

Que se respeten todos los caminos de labor o pasos de ganado existentes.

Que se construyan vías de servicio para posibilitar el acceso a las parcelas.

La Asociación Alcarreña para la Defensa del Medio Ambiente (DALMA), considera que el proyecto no está justificado y señala las carencias del Estudio de Impacto, considerándolo muy incompleto y sin los contenidos mínimos exigidos.

Disiente de la valoración realizada en el estudio de impacto sobre la afectación del proyecto a la población de avutardas de la zona Camarma-Meco-Villanueva de La Torre-Quer, considerando que dicho impacto negativo debe calificarse de crítico e irreversible, y no de moderado-severo como se hace en el estudio. El trazado proyectado atraviesa el área de distribución real de las avutardas dividiendo en dos la población existente, en vez de bordearla tal como se dice en el estudio.

Destaca los valores medioambientales de la vega del río Henares indicando que constituye una pieza fundamental para la alimentación, paso y descanso de numerosas especies orníticas y resalta la elevada fertilidad de los suelos existentes.

Respecto al patrimonio histórico-artístico señala la total omisión de mención al mismo en el estudio de impacto, y recuerda la presencia de yacimientos en Marchamalo y la función de vía de comunicación desempeñada por el valle del Henares a lo largo de la Historia.

La Junta de Compensación del polígono industrial número 1 de Quer, manifiesta a través de su presidente don Angel Arbona Ribera, que el Anteproyecto de la autopista de peaje atraviesa diagonalmente el polígono industrial número uno de las normas subsidiarias del citado municipio, y, de no ser modificado su trazado en el término municipal aludido, implica la desaparición del polígono industrial citado.

Don Enrique Giménez Sánchez señala la omisión en el estudio de impacto ambiental de un importante núcleo de avutardas en el término municipal de Cabanillas del Campo, prácticamente donde se sitúa el enlace de la autopista con la carretera C-102. Por ello solicita la modificación de trazado proyectado, acercándolo a la N-II.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

8592

RESOLUCION de 21 de marzo de 1995, de la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora, por la que se hace pública la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el recurso contencioso-administrativo número 1.133/1992, interpuesto por don Evelio Huertas Rodríguez.

En el recurso contencioso-administrativo número 1.133/1992, seguido ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, interpuesto por don Evelio Huertas Rodríguez, contra