

ministrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario n.º 562/2004, promovido por doña María Ángeles de Pando Bravo contra resolución de 7 de septiembre de 2004, desestimatoria del recurso de reposición formulado frente a la de 16 de febrero de 2004, por la que se dispone la publicación de las calificaciones definitivas otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista en Pediatría, Puericultura de Área y en Equipos de Atención Primaria, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 28 de octubre de 2004.—El Secretario General Técnico, José Ignacio Vega Labella.

**19789** *RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el Procedimiento Ordinario n.º 589/2004, interpuesto por doña María Isabel Díaz Suárez sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Otorrinolaringología.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario n.º 589/2004, promovido por doña María Isabel Díaz Suárez contra resolución de 22 de junio de 2004, desestimatoria del recurso de reposición formulado frente a la de 29 de diciembre de 2003, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista de Área de Otorrinolaringología en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 28 de octubre de 2004.—El Secretario General Técnico, José Ignacio Vega Labella.

**19790** *RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2004, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el Procedimiento Ordinario n.º 591/2004, interpuesto por don Francisco Javier Gutiérrez Olay y otros sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Obstetricia y Ginecología.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la Sección Cuarta de la Audiencia Nacional se tramita el Procedimiento Ordinario n.º 591/2004, promovido por don Francisco Javier Gutiérrez Olay y otros contra desestimación presunta del recurso de reposición formulado frente a la resolución de 26 de diciembre de 2003, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista de Área de Obstetricia y Ginecología en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el man-

tenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 28 de octubre de 2004.—El Secretario General Técnico, José Ignacio Vega Labella.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**19791** *RESOLUCIÓN de 22 de octubre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el Estudio Informativo «Autovía Medina-celi-Soria», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Medina-celi-Soria», se encuentra comprendido en el apartado a) «Carreteras», subpartado 1) «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de noviembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Autopista de Peaje Medina-celi-Soria-Tudela» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6 de septiembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Con fecha 14 de marzo de 2002 la Dirección General de Carreteras segregó el tramo incluido en la memoria-resumen «Autopista de Peaje Medina-celi-Soria-Tudela» en dos, correspondiendo el primero a una autovía entre Medina-celi y Soria y el segundo a una autopista de peaje entre Soria y Tudela.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental de la «Autovía Medina-celi-Soria» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 1 de marzo de 2003, en el Boletín Oficial de la Provincia de Soria de 17 de marzo de 2003 y en la prensa local de 3 de marzo de 2003.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública y las conclusiones de la Dirección General de Carreteras sobre este proceso se acompaña como anexo IV.

Al plantearse tres infraestructuras, la Autovía del Duero en su tramo entre Venta Nueva y Soria, la Autovía Medinaceli-Soria y la Autopista Soria-Tudela, muy próximas en el entorno de Soria y dependientes unas de otras en sus conexiones, coincidiendo temporalmente su planificación y su evaluación de impacto ambiental, con fecha 6 de junio de 2003 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras un estudio de impacto ambiental en que se valorasen de forma conjunta las afecciones de estas tres carreteras. En cumplimiento de esta solicitud, el 5 de noviembre de 2003 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un «Estudio de sinergias», centrado en las posibles alternativas de la Autovía del Duero y la Autopista Soria-Tudela, planteando dos escenarios posibles, donde no influye la Autovía Medinaceli-Soria. Al considerarse en este documento como solución para la Autopista Soria-Tudela la denominada «Alternativa SUR 4B» el punto de conexión de la Autovía Medinaceli-Soria será necesariamente el más meridional de los previstos, en el p.k. 1,200 del Acceso Sur a Soria.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de julio de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo «Autovía Medinaceli-Soria», el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Analizada la documentación del expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental constató una falta de información suficiente sobre zonas de vertedero, así como la presencia en la zona de ciertas vías pecuarias no consideradas en el estudio de impacto ambiental, solicitando a la Dirección General de Carreteras, con fecha 4 de marzo de 2004, documentación complementaria sobre estos aspectos. Con fecha 6 de abril de 2004 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el «Documento complementario al estudio de impacto ambiental» recogiendo los aspectos solicitados: vertederos y vías pecuarias. Un resumen de este documento se incluye en el anexo V.

Con fecha 8 de marzo de 2004 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informe sobre la posible afección de la nueva infraestructura a espacios de la futura Red Natura 2000. Teniendo en cuenta la elevada tasa de atropellos de ungulados que actualmente se produce en la N-111, se solicitó también la opinión de la citada Consejería sobre los pasos de fauna propuestos en el estudio de impacto ambiental. La Consejería de Medio Ambiente remitió informe con fecha 16 de junio de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, señalando entre otros aspectos la posible afección a una reciente ampliación del LIC «Páramo de Layna», la ausencia de afección directa al LIC «Riberas del río Duero» al cruzar por una zona sin protección por ser corredor de infraestructuras y la necesidad de un paso de fauna entre los p.k. 4 y 4,5 y de sobredimensionar todos los propuestos al menos un 15%. Así mismo señala la conveniencia de seguir las indicaciones contenidas en el manual de la Acción Europea COST-341 (Fragmentación de hábitat debida a infraestructuras de transporte) «Wildlife and Traffic. A European Handbook for Identifying Conflicts and Designing Solutions».

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 22 de octubre de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Medinaceli-Soria».

#### **Declaración de impacto ambiental**

En el estudio informativo el promotor propuso como solución para la autovía el trazado compuesto por la «Alternativa Corredor» entre la N-II y Adradas, la «Alternativa A-80» entre Adradas y Almazán Norte, la «Alternativa Exenta» entre Almazán Norte y Los Rábanos, y la «Alternativa Acceso Sur» en el acceso sur a Soria. Con posterioridad, en el informe del promotor sobre el proceso de información pública, se propuso modificar este trazado incluyendo un acceso a Medinaceli-Estación en el origen de la autovía, separando el trazado unos 200 metros al oeste de la zona de Lubia y desplazando el trazado unos 250 metros al oeste en Los Rábanos

para evitar la afección al depósito de agua y sus conducciones en el tramo de acceso sur a Soria.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que la alternativa que de forma general presenta unas menores afecciones ambientales entre Medinaceli y Los Rábanos es la «Alternativa A-80», muy especialmente en los primeros cinco kilómetros del trazado y entre Almazán y Lubia. Asimismo, se considera suficiente la distancia del trazado propuesto al núcleo de Lubia, pudiendo generarse afecciones importantes sobre la masa forestal próxima en caso de desplazarse excesivamente hacia el oeste, como se plantea en las conclusiones de la información pública. La solución óptima, al menos en los tramos citados del origen y entre Almazán y Lubia consistiría en el aprovechamiento de la actual calzada, minimizando la ocupación de terrenos y reduciendo a una única las barreras para la fauna, donde se adoptarían las adecuadas medidas de permeabilización. Aún así, si se considerase prioritario el mantenimiento de la actual carretera, el trazado de la nueva autovía debería acercarse lo máximo posible a ella, lo cual no supone especiales limitaciones de trazado salvo en puntos muy concretos donde las exigencias de la autovía pueden forzar a pequeñas separaciones de la N-111.

El estudio de impacto ambiental presentado no contempla las áreas de servicio, reflejándose únicamente su ubicación general en los planos de la solución propuesta, no estando definidas las actuaciones que albergarán y sus posibles riesgos. Por ello, la presente declaración de impacto ambiental no incluye dichas áreas, que deberán seguir un procedimiento de evaluación independiente, en función del órgano sustantivo que en su momento resulte competente. Sin perjuicio de ello, algunas de las ubicaciones reflejadas en los planos para estas áreas de servicio resultan incompatibles con la protección del entorno y, en tanto que pueden condicionar algunos aspectos del trazado, en la presente declaración se incluyen prescripciones sobre su localización.

Con el objeto de disponer de una referencia que evite confusiones, la presente declaración se refiere a la «Solución propuesta», tal como figura en los planos y con las referencias de los puntos kilométricos del estudio informativo.

En conclusión se considera que la alternativa más adecuada será la propuesta por el promotor modificada sustancialmente en bastantes tramos para, teniendo en cuenta lo expresado en el segundo párrafo de esta declaración respecto a las ventajas ambientales de la alternativa A-80, aproximarla lo máximo posible a la actual carretera, debiendo cumplirse las siguientes condiciones:

#### *1. Adecuación ambiental del proyecto*

La alternativa propuesta deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 El enlace de la nueva autovía con la A-2 se diseñará de forma que se minimice la afección al LIC ES4170120 «Páramos de Layna» y a los hábitats de interés comunitario cartografiados de acuerdo con el estudio exigido en la condición 2.2. En especial, se limitará la ocupación de los ramales de conexión de la A-2 con la nueva autovía (Madrid-Soria y Soria-Zaragoza), proyectando muros que sustituyan total o parcialmente a los desmontes para disminuir la ocupación de terrenos del LIC. Caso de emplearse muros estos deberán estar proyectados (inclinación, materiales, textura, colores...), de forma que se consiga la máxima integración paisajística. Asimismo, el nuevo puente de cruce sobre el río Jalón se construirá aguas abajo del actual, hacia el este, alejándose lo máximo posible de las salinas de Medinaceli.

1.2 En el origen del trazado, una vez cruzado el río Jalón, se deberá prever un acceso directo al núcleo de Medinaceli-Estación, de forma que se mantenga una accesibilidad análoga a la que actualmente tiene desde la N-II y desde la N-111. En el diseño y construcción de este enlace se buscarán soluciones que eviten los fuertes desmontes previsibles en los ramales al oeste de la nueva autovía, al cruzar una zona de relieve abrupto. Asimismo, se estudiará la forma de reponer el arroyo de Velarte, que se cortará varias veces con este enlace.

1.3 Entre los pp.kk. 0,300 y 4,500 se adoptará la «Alternativa A-80», minimizando así la afección al arroyo de Velarte, especialmente intensa entre los pp.kk. 2,500 y 3,000. En el trazado de esta alternativa se buscarán soluciones que eviten la afección del arroyo de Velarte, entre las que se contará la duplicación por la margen derecha de la calzada actual al menos entre los pp.kk. 0,700-1,100. Con objeto de reducir el desarrollo de los desmontes generados en el entorno del p.k. 3,500 en la margen derecha, se preverá la construcción de muros proyectados (inclinación, materiales,

textura, colores...), de forma que se consiga la máxima integración paisajística. En caso de ser precisa la construcción de algún camino o vía de servicio, se realizará por la margen derecha de la autovía, no siendo aceptable la reposición por la margen izquierda prevista en la «Solución propuesta».

1.4 Entre los pp.kk. 4,500 y 5,500 el trazado seguirá la «Solución propuesta», evitando así una curva de radio reducido en la actual carretera. En esta zona, entre los pp.kk. 4,900 y 5,100, se generarán unos fuertes desmontes. Con objeto de reducir los impactos visuales y sobre el relieve, y corregir la deficiente permeabilidad para la fauna de este tramo de autovía, destacada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, se construirá un falso túnel o paso superior de al menos 50 metros de anchura.

1.5 Entre los pp.kk. 5,500 y 11,500 se adoptará la «Solución propuesta» pero acercando lo máximo posible el trazado a la actual N-111, de forma que se minimice la superficie de terreno segregada entre ambas carreteras. Con este ajuste se procurará además cumplir los siguientes objetivos, condicionados por el trazado finalmente resultante:

a) Reducir la altura y ocupación de los desmontes entre los pp.kk. 6,900 y 7,400, de gran incidencia visual. Para ello, además de aproximar el trazado a la N-111, se podrá elevar la rasante desde el p.k. 6,400 hasta el p.k. 7,500, aprovechando este ajuste para construir una obra de paso en el p.k. 6,550 más amplia que el marco previsto de 3x2 metros, acorde con las dimensiones indicadas en la condición 4.1 (es decir, al menos 15x4 m si no se superan los 40 m de longitud de paso) para mejorar la permeabilidad para la fauna.

b) El paso de fauna previsto en el p.k. 9,000 deberá tener garantizada su continuidad (mediante estructuras de paso transversal con o sin modificación de la rasante, encauzamiento de la fauna mediante revegetación adecuada o vallado, etc.) a través de la actual carretera N-111 si ésta se mantuviese como vía de servicio, así como del camino de servicio de la margen izquierda si al final se justificase su necesidad. Con el mismo objetivo, el encauzamiento del regato del p.k. 9,250 será de la menor longitud posible y se realizará por la margen izquierda de la autovía de acuerdo con las indicaciones de la condición 3.1. para facilitar la canalización de la fauna hacia el paso.

c) Se procurará reducir el desarrollo de los desmontes entre los pp.kk. 9,500 y 9,800, ajustando el trazado en planta y en alzado.

d) Con objeto de mejorar la permeabilidad de la nueva autovía, deberá preverse un paso superior para los caminos cortados entre los pp.kk. 9,750 y 9,900. Dado que el paso del 9,000 no resulta óptimo (encauzamiento arroyo aledaño, ubicación, carretera actual, etc.), sería muy conveniente que la anchura del paso superior fuera como mínimo de 20 m en la zona central para que tuviera función de paso de fauna (ver 4.1).

1.6 Entre los pp.kk. 11,700 y 16,000 se adoptará el trazado de la alternativa «A-80» para minimizar la ocupación y fragmentación de fincas, de acuerdo con lo solicitado por el Ayuntamiento de Alcubilla de las Peñas o, en todo caso, se ajustará el trazado pegándolo lo máximo posible a la N-111. El camino del pp.kk. 15,620, repuesto con un marco de 7x5 metros en el estudio informativo, deberá reponerse con un paso inferior de tres vanos análogo al P.I.13.8. o con una estructura que tuviera al menos 17 m de ancho y 5 m de alto si se mantuviera la longitud de paso del estudio informativo (56 m), cumpliendo en cualquier caso con las dimensiones mínimas establecidas en la condición 4.1 para que sea eficaz como paso de fauna. Deberá garantizarse la continuidad de este paso inferior adecuado para fauna en la carretera actual que previsiblemente quedará como vía de servicio con las modificaciones que sean precisas en la misma (al igual que lo establecido en la condición 1.5.b).

1.7 Con objeto de no afectar territorialmente al LIC y ZEPa «Altos de Barahona», entre los pp.kk. 13,000 y 15,400 el trazado de la infraestructura, incluido el enlace de Radona (p.k. 13,000) y la reposición de la actual carretera, caso de justificarse la necesidad de esta última, no deberá sobrepasar nunca por el oeste la actual carretera N-111. Asimismo, todas las actividades de obra se realizarán en el lado este de la N-111.

1.8 Con objeto de disminuir las afecciones sobre la geomorfología y la vegetación entre los pp.kk. 16,000 y 18,000 se adoptará necesariamente la «Alternativa A-80», considerando, si fueran necesarios, la utilización de muros para minimizar la ocupación y reduciendo al mínimo indispensable la afección (tanto de la autovía como de los caminos de servicio si fueran necesarios) al arroyo que cruzará la traza dos veces y discurre paralelo a ella en bastante tramo. Las dos obras de drenaje de cruce de este arroyo deberán adaptarse para el paso de fauna siguiendo las dimensiones mínimas estipuladas en la condición 4.1 y en función de la longitud resultante de la obra de paso, garantizando continuidad del paso en la carretera actual. Asimismo, una vez encajada la traza se estudiará la posi-

bilidad de ubicar un paso específico de fauna en esta zona, con los requerimientos de la condición 4.1, que sustituirá al previsto por el estudio informativo en el p.k. 17,700.

1.9 Entre los pp.kk. 18,000 y 20,500 se aproximará el trazado lo máximo posible a la actual N-111, disminuyendo la ocupación y la fragmentación del área forestal existente. El área de servicio situada en el p.k. 20,000, en una zona con presencia de encinas y quejigos, se desplazará hacia el norte, a la zona situada entre el p.k. 21,000 y 23,000, combinándola en la medida de lo posible con el enlace de Adradas para disminuir la ocupación de terreno.

1.10 Entre los p.k. 23,000 y 37,700, comienzo de la variante de Almazán, se aproximará el trazado de la autovía lo máximo posible a la N-111 para evitar la segregación de terrenos entre ambas carreteras.

1.11 Entre los pp.kk. 28,700 y 29,400 se ajustará el trazado para evitar el encauzamiento del arroyo existente. El paso de fauna previsto en esta zona deberá cruzar tanto la nueva autovía como la N-111, debiendo dimensionarse según los criterios expuestos en la condición 4.1 para la longitud total de cruce, elevando si fuera preciso la rasante de ambas carreteras para lograr una altura en el paso aceptable (4-5 m).

1.12 Entre los pp.kk. 37,700 y 44,000, en la «Variante de Almazán», se duplicará el trazado actual, de acuerdo con lo previsto en la solución propuesta en el estudio informativo. Se levantará el firme de los ramales que queden sin servicio tras la remodelación de los cuatro enlaces previstos, con la posterior restauración y revegetación de las superficies no ocupadas.

1.13 El viaducto sobre el río Duero (p.k. 40,640 a 40,980) deberá ser al menos de la misma longitud del actualmente existente y deberá quedar lo más próximo posible a éste. La duplicación en esta zona, y hasta el p.k. 41,500, deberá realizarse por la margen derecha de la actual N-111, como recoge el estudio informativo, evitando cualquier obra en la margen opuesta, donde existe una pequeña laguna.

1.14 En el diseño del enlace de Almazán Norte y Fuentelcarro, en el p.k. 43,500, se tendrá en cuenta la necesidad de reponer la Cañada Real Soriana, mediante un paso independiente (superior o inferior) de la estructura y ramales del enlace.

1.15 Entre los pp.kk. 43,500 y 60,000 se cruza una zona de alto valor ambiental, y donde se concentran los mayores problemas de atropellos y accidentalidad con la fauna. Se trata de una zona despoblada, y con escasos accesos a la actual carretera, siendo solo destacable el acceso al C.E.D.E.R. Por ello, el mantenimiento en esta zona de la actual N-111 parece innecesario, siendo suficiente un camino de servicio, que ni siquiera sería preciso que estuviese pavimentado. Además, el mantenimiento de la actual carretera supondría la existencia de dos barreras para la fauna, debiendo adoptarse medidas de permeabilización en ambas. La reducción del tráfico en la N-111 por la puesta en servicio de la autovía no solventaría los problemas de colisiones con la fauna, ya que el escaso tráfico llevaría aparejado también un aumento de la frecuencia de cruces de la fauna. Por ello, la solución más adecuada en esta zona sería la «Alternativa A-80» con suficientes pasos de fauna, manteniendo un único camino de servicio con velocidad de circulación muy reducida. Si a pesar de todo se justificase que resulta imprescindible el mantenimiento de la actual carretera en esta zona, o de una vía de servicio asfaltada, el trazado de la autovía discurrirá en cualquier caso lo más próxima posible a la N-111, y en todo caso por la franja de terreno ya desbrozada, cumpliendo además las siguientes prescripciones:

a) Todos los pasos de fauna construidos para la autovía, señalados en la condición 4.2, deberán cruzar también la N-111 o vía de servicio asfaltada. Si los pasos previstos fueran inferiores, se deberá elevar la rasante de la actual carretera de forma puntual para permitir su construcción con unas dimensiones adecuadas.

b) Si se mantiene la N-111 o una vía de servicio asfaltada, deberán adoptarse medidas de diseño (aparte de la señalización) para limitar la velocidad de circulación.

c) Toda la margen de la N-111, o vía de servicio asfaltada, del lado opuesto al de la autovía deberá estar vallada, cumpliendo lo especificado en la condición 4.5, de forma que se dirija la fauna hacia los pasos habilitados.

d) Únicamente existirá vía de servicio, carretera o camino por una de las márgenes de la autovía, habilitándose los pasos que sean precisos para conectar ambas márgenes.

e) En todos los caminos o ramales de enlace que pudieran permitir el acceso de los animales a la calzada de la autovía o a la N-111 o vía de servicio asfaltada se colocarán pasos canadienses de suficiente longitud como para impedir el acceso de ungulados.

f) En el tramo considerado no existirán áreas de servicio ni enlaces, con excepción del enlace del C.E.D.E.R. Éste enlace deberá adecuarse para reducir su ocupación, desproporcionada para el servicio que tiene. Res-

pecto a las áreas de servicio, la señalada en el entorno del p.k. 58,000 deberá trasladarse en dirección norte, hacia Lubia, según se recoge en la siguiente condición.

g) Entre los pp.kk. 58,000 a 59,500 la autovía discurre próxima a varias pequeñas lagunas, que pueden tener especial importancia como bebederos para la fauna, y con una alta frecuencia de paso de ésta. El trazado deberá ajustarse para evitar la afección a estas lagunas, procurando evitar la fragmentación del hábitat en esta zona, y disponiendo de varios pasos de fauna muy amplios, que se deberán prever al diseñar la rasante. En este tramo se deberán realizar sondeos en la fase de proyecto para determinar el origen de las lagunas y la posible incidencia de la construcción de la autovía, garantizando que una posible excavación no afectará a estas zonas húmedas.

1.16 Las conclusiones del procedimiento de información pública prevén alejar el trazado del núcleo de Lubia hacia el oeste. Este ajuste presenta una limitación, al existir un monte de utilidad pública que podría afectarse, discurriendo además la «Solución propuesta» bastante alejada de este núcleo. Si se ajustase el trazado, deberá garantizarse que no se afectará al monte existente, buscando una solución que compatibilice el desarrollo del núcleo urbano y la protección de los recursos naturales de su entorno. Asimismo, el enlace de Lubia Norte, en el p.k. 61,600, deberá aproximarse más al núcleo urbano, de forma que se sitúe en su totalidad fuera de la zona de pinar que comienza en el p.k. 61,600. Finalmente, entre el p.k. 60,400 y el enlace de Lubia Norte se localizará el área de servicio planteada en el p.k. 58,000, donde no es ambientalmente viable por su afección a la vegetación y a la fauna.

1.17 Desde el p.k. 63,300 al p.k. 68,500 se mantendrá la «Solución propuesta», coincidente con la alternativa «Acceso Sur». De acuerdo con el «Estudio de sinergias» de esta autovía y de la Autovía del Duero entre Venta Nueva y Soria y de la Autopista Soria-Tudela, la conexión con esas carreteras se situará en el p.k. 64,500. En este tramo se procurará limitar el desarrollo del desmonte existente en el p.k. 64,800, ajustando el trazado o combinando muros bien integrados paisajísticamente y desmontes. El ajuste del trazado en el proyecto de construcción se hará intentando minimizar la afección a la masa forestal atravesada (entorno del p.k. 66,500) y al arroyo y su vegetación de ribera que discurre paralelamente a la autovía (pp.kk. 67,500-68,500).

1.18 En el término municipal de Los Rábanos, entre los pp.kk. 68,500 y 70,500, se estudiará la posibilidad de adoptar como solución la alternativa «A-800», de acuerdo con lo solicitado por este Ayuntamiento, evitando la afección al pozo, depósito y red de abastecimiento de agua del municipio. Si no resultase aceptable dicha solución se plantearán trazados alternativos a la solución propuesta que eviten las citadas afecciones a la red de abastecimiento de agua.

1.19 En la conexión del Acceso Sur a Soria, en el final del trazado pp.kk. 71,000 al final), se aprovecharán en la mayor medida posible los actuales viales, evitando la construcción de nuevos ramales. En concreto, el tramo de la antigua N-111, vial que presenta dos enlaces, deberá aprovecharse en la mayor medida posible. Cualquier vial que quedara sin servicio tras la remodelación deberá demolerse, procediéndose a la restauración ambiental de los terrenos liberados.

1.20 Todos los tramos de la carretera N-111 que queden sin servicio deberán ser demolidos, procediéndose a la restauración ambiental de las superficies resultantes, siempre que no queden ocupadas por la nueva autovía. De igual manera se demolerán, restaurándose el terreno posteriormente, los tramos antiguos de la N-111 que ya estaban sin servicio, como los existentes en los pp.kk. 153, 154, 160 a 161, 162 a 163, 179'5 a 183'5, 187 y 208'7 de la N-111.

1.21 En todos los tramos donde la nueva autovía cruce masas forestales, discurra próxima a cauces o laderas con fuerte pendiente o se produzcan taludes de gran desarrollo, se adoptará la mediana mínima que establece la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras. Esta condición se aplicará al menos entre el origen y el p.k. 4,000 para preservar el arroyo de Velarte, entre los pp.kk. 16,000 y 21,000 para minimizar la afección a encinares y quejigares, y entre Almazán y Lubia (43,500 a 60,000 y 61,500 a 63,000) para reducir la afección a los pinares. En estos mismos tramos se minimizará la construcción de caminos de servicio, evitándolos si no son imprescindibles o, de ser precisos, limitándolos a una sola margen y construyendo los pasos transversales que sean precisos.

## 2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación

de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En las zonas de mayor valor ambiental, como el entorno del LIC «Páramos de Layna» en el origen, los cauces (en especial el río Jalón, arroyo de Velarte y río Duero) o las masas forestales (sobre todo entre los pp.kk. 16,000 a 20,000 y 43,500 a 60,000), se procederá a colocar un vallado que limite de forma más efectiva las obras.

2.2 Se realizará un estudio y cartografía de los hábitats de interés comunitario (especialmente de la vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas y arenosas) en el entorno de la infraestructura proyectada en la zona del LIC «Páramos de Layna» con anterioridad al diseño del enlace, al objeto de estudiar las diferentes alternativas de éste, escogiendo aquella que minimice la afección al LIC, a dichos hábitats y a la geomorfología. Asimismo se realizarán los estudios de vegetación necesarios para determinar el patrón de distribución que servirá de base a las revegetaciones en el entorno de los LICs «Páramos de Layna» y «Riberas del Duero».

2.3 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.4 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, de acuerdo con el Decreto 63/1985, de 27 de junio, sobre prevención y extinción de incendios forestales de la Junta de Castilla y León y el Decreto 274/1999, de 28 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Se considerarán «Zonas de peligro de incendios forestales», de acuerdo con el Decreto 105/1998, de 4 de junio, por el que se declaran «Zonas de Peligro» de incendios forestales, de la Junta de Castilla y León, los términos municipales de Medinaceli, Almazán, Cubo de la Solana y Soria. Se considerará época de peligro estival, de acuerdo con la Orden MAM/743/2003, de 28 de mayo, por la que se fija la época de riesgo estival de incendios forestales en la Comunidad de Castilla y León y se establecen normas sobre la utilización del fuego, la comprendida entre el 1 de julio y el 15 de octubre. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan de prevención y extinción de incendios incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Duero, cruzado por la traza en el p.k. 40,900, los estribos del viaducto se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 1 y 3. Durante la construcción de este viaducto se deberá minimizar la afección a la vegetación de ribera, que en ningún caso deberá superar la anchura de la propia estructura.

2.6 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Se evitará especialmente la apertura de nuevos caminos dentro de zonas propuestas como LIC, en el entorno de cauces o en zonas arboladas.

2.7 Todos los árboles que lindan con la zona de obras se señalarán y protegerán adecuadamente para evitar su afección. Con respecto a los árboles afectados, y sobre todo a los pies de encina, quejigo o melojo, se procederá al trasplante de aquellos que reúnan unas condiciones idóneas para ello.

## 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Se deberá evitar el desvío y encauzamiento de arroyos, que solo será aceptable cuando se demuestre la imposibilidad de evitar esta actuación tan drástica, mediante ajustes de trazado o viaductos. De acuerdo con la condición 1, se procurarán evitar los encauzamientos previstos en el estudio informativo en los pp.kk. 2,500 a 3,000, 3,450 a 3,600, 8,950 a 9,250, 28,850 a 29,350, 52,050 a 52,150 y 68,250 a 68,700, realizándose en cada caso estudios específicos donde se analicen distintas posibilidades de cruce que eviten el encauzamiento, como el ajuste del trazado en planta

o alzado, o la construcción de obras de drenaje o estructuras. El encauzamiento solo será aceptable cuando sean inviables otras soluciones, o cuando su adopción pueda generar impactos mayores a los que suponga el propio encauzamiento. Si finalmente se demostrara la necesidad del encauzamiento de algún tramo de cauce fluvial, se estudiarán y se incluirán en el proyecto de construcción aquellas medidas correctoras que contribuyan a recuperar y mejorar el valor ambiental del entorno inmediato a la modificación, evitándose las canalizaciones rígidas y los muros de hormigón, buscando formas irregulares y utilizando en las orillas entramados vegetales para su refuerzo. Si fuera necesario utilizar escolleras se diseñarán de forma que permitan su total revegetación.

3.2 Como norma general el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. No se colocarán pilas en el interior de los cauces. En el cruce del río Jalón, el viaducto se construirá en la margen derecha (al este) del actual, con una longitud al menos igual a la de este puente, y colocando las pilas en paralelo a las existentes. En el cruce del río Duero el viaducto será al menos de la misma longitud que el existente, evitando la colocación de pilas dentro del lecho del río.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, y en general cuando el trazado discurra por el fondo de valles o vaguadas (como es el caso en la «Solución propuesta» entre los pp.kk. 2,500 y 4,300, 6,500 a 6,700, 28,800 a 29,800, 47,200 a 47,800 o 68,000 a 68,700) se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 En el cruce del municipio de Los Rábanos, el proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a pozos, ajustando el trazado de acuerdo con la condición 1.18 y garantizando que el trazado resultante no afecte al suministro de agua de este núcleo.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.6 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces. Se contemplará la construcción de balsas al menos para los ríos Jalón (p.k. 0,200) y Duero (p.k. 40,900), debiendo situarse la balsa o balsas necesarias fuera de los límites del LIC «Páramos de Layna» en el primer caso y del LIC «Riberas del río Duero» en el segundo.

3.7 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.8 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cauces, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función. Se prestará especial atención a los cauces principales (río Jalón, río Morón, río Duero y río Mazonés) así como a los tramos donde la autovía discurre paralela a cauces o vaguadas, señalados en la condición 3.3.

3.9 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero, y en los casos de los ríos Jalón y Duero, si se afectase a los LIC «Páramos de Layna» o «Riberas del río Duero» estar además informados por el órgano competente en conservación de la naturaleza de la Junta de Castilla y León. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

#### 4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 El trazado de la autovía discurre por las zonas de mayor sinietralidad circulatoria con especies de caza mayor en la Comunidad de Castilla y León, según indica la Junta de Castilla y León y recoge el estudio de impacto ambiental. Entre los grandes mamíferos presentes en la zona se cuentan ciervo, corzo y jabalí. Atendiendo a los estudios y recomendaciones al respecto (incluido el Manual de la Acción Europea COST-341 antes citado), para el cruce de ciervos, la especie más exigente de las tres en cuanto a dimensiones de los, éstos deberán tener una anchura mínima de 15 metros y una altura mínima de 4 metros, siendo el índice de apertura, relación entre anchura, altura y longitud,  $(hxa)/l$ , superior a 1,5. Aquellas obras o estructuras que no cumplan estos criterios no podrán considerarse pasos de fauna. Con respecto a los pasos superiores, deberán ser en forma de diábolo, con los extremos más anchos para actuar como embudo, siendo su anchura mínima en el centro de 20 metros y en los extremos de 40 metros, debiendo tener una cobertura de tierra suficiente para permitir su revegetación y contar con pantallas opacas en sus márgenes. Los pasos superiores o inferiores no deberán coincidir con caminos frecuentados, aunque si podrán hacerlo con caminos de uso muy esporádico. En estos casos, las anchuras resultantes del paso se incrementarán en la anchura que precise el camino. Las dimensiones señaladas son los mínimos para permitir el paso de fauna. No obstante, si lo que se quiere es reponer la conexión a nivel de ecosistemas las anchuras mínimas de los pasos deberían ser de 80 metros. Los pasos deberán tener suelo de tierra, vegetación atractiva para los animales en las entradas, disponer de elementos que eviten las molestias a los animales por la luz del tráfico, carecer de obstáculos en el interior del paso, garantizar la no inundación de los mismos y, en general, cumplir con las restantes indicaciones tanto de diseño como de mantenimiento recogidas en el Manual «Wildlife and Traffic». Asimismo, los pasos deberán tener garantizada la continuidad en la carretera actual ejecutando en esta las actuaciones que sean precisas, tal como se indica en la condición 1.15.a).

4.2 Dada la alta frecuencia de paso de grandes mamíferos en la zona, deberá existir un gran número de pasos aptos para grandes mamíferos, especialmente en las zonas forestales entre los pp.kk. 16,000 y 20,000 y 43,500 a 60,000, siendo esta última la zona de máxima frecuencia de paso. Se consideran pasos aptos para el paso de grandes mamíferos los que cumplan la condición 4.1. La relación de pasos que se deberán construir, incluyendo los recogidos en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y los que complementan a estos, que deberán adaptarse al trazado definitivo resultante de los ajustes indicados en la condición 1 son:

a) En el p.k. 5,000, nuevo paso de acuerdo con la condición 1.4, que será un falso túnel de al menos 50 metros de anchura. El estudio de impacto ambiental cita como paso la estructura del p.k. 5,600, de cruce de la nueva autovía y la N-111. Este cruce de dos carreteras no puede considerarse en ningún caso como un paso apto para la fauna.

b) En el p.k. 9,000, paso de fauna previsto en el estudio informativo, que deberá atenderse a lo dispuesto en la condición 1.5.b).

c) Entre los pp.kk. 9,750 y 9,900 nuevo paso superior, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.5.d).

d) En el p.k. 12,300, paso de fauna previsto en el estudio informativo.

e) En el p.k. 13,850, paso de fauna recogido en el estudio informativo.

f) El marco existente en el 15,250 para el paso del arroyo del Torete se sustituirá por un marco, bóveda o estructura que, en función de la longitud de paso resultante, cumpla con las dimensiones establecidas en la condición 4.1.

g) En el p.k. 15,600, se adaptará el paso inferior de camino existente a paso de fauna modificándolo de acuerdo con lo exigido en la condición 1.6., garantizando su continuidad y cumpliendo con el resto de adecuaciones indicadas en la condición 4.1.

h) Entre los pp.kk. 16,000 a 18,000, el estudio informativo recoge un paso de pequeñas dimensiones en el p.k. 17,700. Al ajustarse el trazado de acuerdo con la condición 1.8, se modificará este paso, estableciéndose un paso en el entorno del p.k. 16,800, que será superior si el ajuste de la traza lo permite. En cualquier caso, se ampliarán las dimensiones y se adecuarán las obras de drenaje de cruce sobre el arroyo citado en la condición 1.8., cumpliendo con los requerimientos de la condición 4.1.

i) En el p.k. 19,400 existe un paso de fauna recogido en el estudio de impacto ambiental. El estudio informativo en la solución propuesta plantea un marco de 7x5 metros, que resulta insuficiente como paso de fauna de acuerdo con la condición 4.1, puesto que tiene una longitud aproximada de 40 m (lo que implicaría al menos 12 m de ancho para

esa altura con esa longitud) y además queda muy lejos de la anchura mínima general exigida, por lo que deberán ampliarse las dimensiones hasta alcanzar lo indicado en la condición 4.1.

j) En el p.k. 20,550, paso de fauna recogido en el estudio de impacto ambiental. El estudio informativo en la solución propuesta plantea un marco de 7x5 metros, que resulta insuficiente como paso de fauna, por lo que deberá ser redimensionado de acuerdo con la condición 4.1.

k) Entre los pp.kk. 24,500 y 27,000 se ejecutará un nuevo paso de fauna. Para ello se optará por un paso superior aprovechando el desmonte del p.k. 24,800 o ampliando las obras de drenaje del arroyo de Manos Gordas (p.k. 24,500) y del arroyo Cañamares (p.k. 26,000) hasta alcanzar las dimensiones exigidas en 4.1. El estudio de impacto ambiental cita como paso de fauna la estructura del p.k. 25,500, de cruce de la nueva autovía y la N-111. Este cruce de dos carreteras no podrá considerarse en ningún caso como un paso apto para la fauna.

l) En el p.k. 28,600, paso de fauna previsto en el estudio informativo, que deberá cumplir con las dimensiones estipuladas en 4.1, ya que existen problemas con la altura de la rasante en este tramo y además deberá considerarse su gran longitud, dado que deberá abarcar también a la actual carretera.

m) En el p.k. 31,900 de deben ampliar las dimensiones de la obra de drenaje existente para adaptarla a paso de fauna de acuerdo con 4.1, al existir un tramo muy prolongado de autovía sin pasos.

n) En el p.k. 39,400 existe un paso de fauna recogido en el estudio de impacto ambiental. Se estudiarán las especies susceptibles de utilizar este paso para definir su tamaño y conveniencia.

o) Entre los pp.kk. 43,500 al 58,000, en los planos del estudio informativo se prevén varios pasos. En la alternativa A-80, a la que se pretende adaptar el trazado en este tramo por sus ventajas ambientales, hay pasos de fauna previstos en los pp.kk. 45,100, 46,200, 48,000, 49,000, 51,800 y 53,500 de la citada alternativa. Considerando el ajuste de trazado de la condición 1.14 se preverán los pasos equivalentes (complementados con otros para cubrir tramos excesivamente largos sin paso, como en el entorno del p.k. 50,000 ó entre los pp.kk. 53,500 al 58,000 referidos a la A-80, siendo interesante el aprovechamiento de las vaguadas por su función de corredor, como ocurre en los pp.kk. 55,600, 56,300, 57,250 referidos a la A-80. En ningún caso el número de pasos será inferior a nueve ni deberán distanciarse más de 2 km. Si se mantuviese la actual carretera N-111 o una vía de servicio asfaltada, todos los pasos previstos deberán cruzar tanto la autovía como la carretera o vía de servicio, dimensionándose para el paso conjunto de ambas infraestructuras. Los citados pasos deberán cumplir como mínimo las dimensiones y condiciones establecidas en 4.1., siendo por tanto no válidos como tales los marcos de 7x5, los comunes con caminos frecuentados, los que sean susceptibles de encharcarse, etc.

p) Entre los pp.kk. 58,000 a 59,500 de la solución propuesta, el estudio informativo propone un paso en el p.k. 58,350 de pequeñas dimensiones. En esta zona, de máxima probabilidad de paso de fauna por las lagunas existentes, se deberá disponer al menos un paso de fauna de 80 metros de ancho, mediante un falso túnel o un viaducto. Se procurará que el paso quede enfrentado a las lagunas existentes. Asimismo, una vez ajustado el trazado, se deberá acondicionar todo paso transversal a la autovía que lo permita, cumpliendo los requerimientos de la condición 4.1., existiendo al menos uno en el entorno del p.k. 58,000.

q) En el p.k. 59,950, paso de fauna previsto en el estudio informativo.

r) En el p.k. 62,900, paso de fauna previsto en el estudio informativo.

s) En el entorno del p.k. 66,000, nuevo paso para fauna que, una vez encajado el trazado definitivo, será superior o inferior aprovechando el desmonte o vaguada contigua respectivamente.

t) En el p.k. 67,500, paso de fauna previsto en el estudio informativo.

4.3 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. En todas las zonas donde se prevea el paso de mamíferos medianos, y en especial en zonas forestales, las obras de drenaje proyectadas serán como mínimo marcos de 3x2,5 metros, al menos uno cada 500 metros, previendo la continuidad del paso en la carretera actual.

4.4 En las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.5 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, en especial de jabalíes, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm. La separación entre postes de la valla debe ser como máximo de 2 m en las zonas con presencia de jabalí y 4 m en el resto. La malla, que será de tipo cinegético, alcanzará una altura de 2,20 m para evitar el paso de ciervos sobre ella. En el tramo entre Almazán y Lubia (43,500 a 58,000), en caso de mantenerse la actual N-111 o una vía de servicio asfaltada, deberá vallarse la margen de ésta opuesta a la autovía para evitar la entrada de fauna en la calzada, conduciéndola a los pasos de fauna construidos.

4.6 Con objeto de minimizar la afeción sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, y de acuerdo con lo recogido en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierras, o actividades especialmente ruidosas entre los meses de marzo y junio en las zonas con presencia de aves esteparias (especialmente entre los pp.kk. 11,000 y 16,000) y entre los meses de marzo a abril (cría) y durante el otoño (celo) en las zonas de cría de grandes mamíferos, en los pinares de Almazán. Asimismo se evitarán los trabajos nocturnos en estas zonas.

4.7 En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera entre los pp.kk. 11,000 y 20,000, en el cruce de los ríos Jalón y Duero y en todos los tramos que crucen pinares. En caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.8 En el entorno de los ríos Jalón, Morón, Duero y Mazos, del arroyo Velarte, de la laguna próxima al río Duero y de las lagunas situadas entre los pp.kk. 58,000 y 59,500 se deberán adecuar pasos para anfibios (estructuras no circulares sino con paredes verticales en forma de pequeño túnel) con distancias máximas entre ellos de 100 m, y con vallado especial liso de 40-60 cm. para evitar la entrada de estos animales en la calzada y dirigirlos hacia los pasos.

4.9 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, especialmente al norte de Almazán. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

## 5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Medinaceli-Estación, Beltejar, Adradas, Bordejé, Almazán, Lubia, Los Rábanos y Casas de Maltosos (Soria), así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

## 6. Protección contra el ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: Medinaceli-Estación, Beltejar, Adradas, Bordejé, Almazán, Lubia, Los Rábanos y Casas de Maltosos (Soria).

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Como norma general se evitará el empleo de pantallas transparentes por el riesgo de colisión de las aves.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L DEN)	Nivel nocturno (L NIGHT)
Residencial .....	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial .....	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario .....	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes.	55 dB(A)	55 dB(A)

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En las zonas donde la autovía discurra próxima a la N-111, si el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial. En estos tramos, en el cálculo de los niveles sonoros se considerará la influencia conjunta de la autovía y de esta carretera, en función de los tráficados asignados a cada vía.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios para ser más restrictivos cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1. En coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Asimismo se realizarán prospecciones paleontológicas en todas las zonas donde exista probabilidad de existencia de restos, así como en las áreas donde lo determine la citada Consejería. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas, bastante de ellas sin reposición prevista en el

estudio informativo. Estas reposiciones se deberán adecuar a los ajustes de trazado señalados en la condición 1. Las vías pecuarias interceptadas en la «Solución propuesta» son:

13,850	Cañada Real de Merinas (repuesta con un paso inferior)
38,500	Nombre desconocido (no repuesta).
38,600	Nombre desconocido (no repuesta).
40,700	Cañada Real de Ganados (viaducto sobre el río Duero).
43,500	Cañada Real Soriana (no repuesta, en el enlace de Almazán Norte y Fuentelcarro).
48,400	Cañada Real Soriana (repuesta con un paso superior 12 m anchura).
55,600	Nombre desconocido (no repuesta).
56,650	Nombre desconocido (no repuesta).
57,700 a 58,100	Nombre desconocido (posiblemente ocupada por un área de servicio).
60,620	Nombre desconocido (no repuesta).
65,800 a 69,500	Nombre desconocido (afectada en diversos grados por el tronco, movimiento de tierras, enlaces, etc. No repuesta).
71,500	Cañada Real Soriana (ocupada por un enlace).

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Castilla y León, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

#### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición. En la reposición se tendrá en cuenta las dimensiones de la maquinaria agrícola usual en la zona.

#### 9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Se consideran amparados por la presente declaración de impacto ambiental los vertederos propuestos en el «Documento complementario al estudio de impacto ambiental» con excepción de los vertederos V-8, V-9 y V-10, debiendo someterse a las autorizaciones ambientales preceptivas cualquier nuevo vertedero que se propusiera, a menos que se trate de una cantera o zona de extracción degradada, donde el vertido pueda ayudar a su regeneración ambiental.

El vertedero V-10, situado dentro del LIC «Altos de Barahona» podrá utilizarse como vertedero pero solo con el objeto de lograr su recuperación ambiental, siempre que exista conformidad de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La utilización de cualquier otro vertedero no contemplado en el estudio complementario del estudio informativo, requerirá previamente la preceptiva autorización por la autoridad competente.

De acuerdo con la tramitación final de la obra, y los balances de tierras de cada tramo, el proyecto de construcción propondrá el emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares. En esta selección se primará la posibilidad de reutilización de los sobrantes para otros fines. El proyecto de construcción incluirá en el documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de elementos auxiliares de la obra que pudieran surgir durante el desarrollo de las mismas, a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, márgenes de ríos, zonas con vegetación arbórea, cultivos de alta productividad, zonas de interés arqueológico, proximidades a los núcleos urbanos, así como en general las zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

#### 10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a la revegetación del entorno de los pasos de fauna previstos, para facilitar su utilización por las especies de la zona.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal. Se considerará prioritario su empleo en taludes, por sus peores condiciones para la recuperación de la cubierta vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. En el caso de las revegetaciones en el entorno de los LICs y las exigidas como medida compensatoria en la condición 11, se seguirá el patrón de vegetación que hayan determinado los estudios de la condición 2.2.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la carretera. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 11. *Protección de los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES41670120 «Páramo de Layna», LIC y ZEPA ES4170120 «Altos de Barahona» y LIC ES4170083 «Riberas del río Duero»*

La alternativa propuesta afecta ligeramente al LIC «Páramo de Layna» en el enlace con la A-2, y discurre paralela y muy próxima al LIC y ZEPA «Altos de Barahona» y cruza el río Duero por un hueco dentro del LIC «Riberas del Río Duero» considerado corredor de infraestructuras.

En el caso del LIC «Páramo de Layna» es previsible una afección por un ramal del enlace entre la A-2 y la nueva autovía, cruzando además junto a las salinas de Medinaceli, incluidas en este espacio. De acuerdo con la condición 1.1 se deberá proyectar el enlace para minimizar esta afección atendiendo a los resultados del estudio exigido en la condición 2.2 y prestando especial atención a los hábitats halófilos presentes en este espacio.

El LIC y ZEPA «Altos de Barahona» no se verá afectado de forma directa, construyéndose la autovía por la margen oeste de la N-111, fuera de este espacio. Sí queda dentro el vertedero V-10 que, de acuerdo con la condición 9 podrá utilizarse como vertedero solo con el objeto de lograr su recuperación ambiental, y con la conformidad y condiciones que ponga al respecto la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Con respecto al LIC «Riberas del río Duero», de todas las alternativas estudiadas la adoptada en esta zona resulta la más favorable, ya que aprovecha el paso de la actual carretera variante de Almazán, minimizando así los nuevos cortes del río, y el paso tiene lugar muy próximo a una zona urbana.

Teniendo en cuenta la importancia de estos espacios, y la posible influencia de las obras sobre ellos aunque no se crucen de forma directa, especialmente en el caso de las salinas de Medinaceli y del río Duero, se deberán establecer medidas protectoras, correctoras y si fuera preciso complementarias o compensatorias, de forma que el estado final de las zonas atravesadas y su entorno no se vea deteriorado con respecto a su situación actual y, si fuera posible, se vea mejorado. Entre ellas se considerará especialmente la revegetación de las zonas de ribera del Duero más degradadas aguas arriba y abajo de la zona de cruce de la nueva infraestructura, utilizando especies autóctonas arbóreas, arbustivas y subarbustivas y con un patrón de distribución análogo al existente en tramos de río próximos (siempre en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero y con el informe favorable del órgano responsable de la gestión del LIC de la Junta de Castilla y León), la instalación de dispositivos de recogida de las aguas del puente actual sobre el río Duero y conexión de los mismos a la nueva balsa exigida en la condición 3, etc. Medidas análogas podrán contemplarse para el caso del río Jalón y el viaducto actualmente existente, en este caso en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro y con el citado informe favorable del órgano competente de la Comunidad Autónoma. En las actuaciones que se ejecuten en el entorno del LIC «Páramos de Layna» se prestará especial atención a la no alteración del suelo y de los flujos y ciclos hidrológicos superficiales, así como a la no destrucción de su vegetación, que dado su escaso porte deberá estar convenientemente señalizada.

A estos efectos, se redactará un proyecto específico de medidas protectoras, correctoras, complementarias o compensatorias, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. El citado proyecto deberá realizarse en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y deberá estar informado favorablemente por ella. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida deberá especificarse su justificación, el impacto que prevé, corrige o compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

#### 12. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Estado y efectividad de los pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10.

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.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

### 13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección de la vegetación y de los suelos, a la que se refiere la condición 2. Estudios sobre hábitats exigidos en la condición 2.2.

Medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3, incluidos los estudios aludidos en la condición 3.1.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4 y plan de seguimiento de los pasos de fauna y atropellos en la nueva autovía y en la N-111 si quedara como vía o camino de servicio

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de medidas protectoras, correctoras, complementarias y/o compensatorias para los LICs «Riberas del Río Duero» y «Páramos de Layna», a que se refiere la condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

### 14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa propuesta, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Castilla y León.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 22 de octubre de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Las consultas previas se realizaron para el estudio «Autopista de Peaje Medinaceli-Soria-Tudela», comprendiendo un gran número de organismos, instituciones y asociaciones de Castilla y León, La Rioja, Aragón y Navarra. A continuación se recogen los consultados relacionados con el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la «Autovía Medinaceli-Soria».

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Delegación del Gobierno en Castilla y León .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León .....	—
Departamento de Análisis Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León .....	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León ..	—
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León ..	—
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León .....	X
Delegación Territorial de Soria. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León .....	—
Diputación Provincial de Soria .....	—
Ayuntamiento de Adradas (Soria) .....	—
Ayuntamiento de Alconaba (Soria) .....	—
Ayuntamiento de Alcubilla de las Peñas (Soria) .....	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Aldealafuente (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Alentisque (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Almazán (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Barca (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Bliccos (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Borjabad (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Coscurita (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Cubo de la Solana (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Escobosa de Almazán (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Frechilla de Almazán (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Golmayo (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Maján (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Matamala de Almazán (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Medinaceli (Soria) .....	X
Ayuntamiento de Miño de Medinaceli (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Momblona (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Morón de Almazán (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Nepas (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Nolay (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Quintana Redonda (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Los Rábanos (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Soliedra (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Soria .....	X
Ayuntamiento de Taroda (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Tejado (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Velilla de los Ajos (Soria) .....	-
Ayuntamiento de Viana de Duero (Soria) .....	-
Cámara Oficial de Comercio e Industria (Soria) .....	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid (Valladolid) ...	-
Asociación Defensa y Estudio de la Naturaleza-ASDEN (Soria) .	X
Ecologistas en Acción (Madrid) .....	-
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid) .....	-
Greenpeace (Madrid) .....	-
Grupo Ecologista G.E.A. (Agedra, Soria) .....	-
Sociedad Conservación Vertebrados-S.C.V. (Majadahonda, Madrid) .....	-
Sociedad Española de Ornitología-S.E.O. (Madrid) .....	-

El contenido ambiental de las respuestas recibidas, en lo relativo a la Autovía Medinaceli-Soria, es el siguiente:

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite un escrito interno de la Dirección General del Medio Natural, que hace suyo, señalando que deberá prestarse especial atención a la adecuación de pasos para la fauna, ya que la autopista discurre por las zonas de mayor siniestralidad circulatoria con especies de caza mayor en la Comunidad de Castilla y León. Se indica que dichos pasos deberán ser numerosos y diseñados para las especies en cuestión (ciervo, corzo y jabalí). Por las mismas razones, se deberá adecuar el vallado de la vía para evitar la entrada de estas especies, colocando pasos canadienses en las posibles zonas de acceso de animales.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León destaca la afección a multitud de caminos rurales en los términos objeto de concentración parcelaria, debiendo garantizarse la permeabilidad de la autopista mediante caminos de servicio y pasos transversales. Señala la afección a la zona regable del Canal de Almazán por los corredores 2-2, 2-3 y 3-1. Considerando la potencialidad agrícola de las zonas afectadas, considera menos impactantes los corredores siguientes: en las Tierras de Medinaceli todos los corredores afectan por igual, en Campos de Almazán son preferibles los 2-2, 2-3 y 3-1, en Tierra de Soria no son importantes las afecciones de los corredores 2-1, 2-2 y 3-1 y en Tierra de Ágedra el mejor es el que se apoya en la actual N-122.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León remite un informe de la arqueóloga de la Delegación Territorial de Soria que señala una discordancia entre el texto y lo plasmado en planos, indicando que son necesarios estudios más exhaustivos.

El Ayuntamiento de la Villa de Medinaceli remite una serie de sugerencias por corredores. Para el corredor 1-1 indica que discurre por una zona de alto valor ecológico, con bosque autóctono y fauna salvaje, afectando a su vez a yacimientos paleontológicos, desaconsejando por ello el trazado. Sobre el corredor 1-2 indica que en su inicio afecta a la zona

húmeda de la confluencia del río Jalón y el río de la Alberca, discurriendo además por la principal zona agrícola del municipio y por un área con presencia de alondra de Dupont y sisón, desaconsejando también este trazado. Del corredor 1-4 destaca que aprovechará el enlace entre la N-II y la N-111 suponiendo un menor impacto medioambiental, aprovechando el trazado de la citada N-111, razón por la que aconseja este trazado. Finalmente respecto al corredor 1-4 destaca que discurre por una de las zonas mejor conservadas desde el punto de vista medioambiental, destacando los bosques de encinas, una zona de nidificación de águila real, el cañón de Yuba con zonas de nidificación de buitre leonado y presencia de nutria y los páramos de Blocona y Yuba con aves esteparias, concluyendo que este corredor se debería eliminar.

El Ayuntamiento de Alcubilla de las Peñas señala que la asamblea de vecinos considera que los corredores 1-3 y 1-2 perjudican totalmente la economía del municipio al afectar a fincas de labor y pastos, quedando además muy cercanos al núcleo urbano de Radona. Concluye que el ayuntamiento apoya el corredor 1-4 que quedaría alejado del núcleo urbano y no afectaría a tierras de labor.

El Ayuntamiento de Soria considera que la memoria-resumen recoge suficientemente los condicionantes ambientales, culturales y físicos. Indica que los corredores 5-1, 5-2 y 5-3 quedan demasiado alejados de Soria no aportando una buena conexión, prefiriendo los corredores 2-1, 2-2, y 2-3, 3-1 y 3-2, destacando el mínimo impacto ambiental de los corredores 2-2, 3-1 y 3-2.

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Soria remite un escrito solicitando el envío de una memoria-resumen. Una vez recibida, envía un segundo escrito determinando como mejor alternativa el corredor 1-2/1-3 en la zona N-II - Radona, el 2-2 en la zona Radona-Soria Sur y la Variante Sur de Soria. Señala que esta solución presenta un escaso impacto ambiental al discurrir por zonas ya ocupadas por infraestructuras, sin afectar a ZEPA ni otras zonas protegidas. Propone que la infraestructura sea una autovía libre de peaje.

La Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN) indica que es preciso en primer lugar dilucidar qué actuaciones se van a realizar en la N-122 y por donde discurrirá su trazado. Indica que si se opta por la solución sur del desdoblamiento de la N-122, carecen de justificación las alternativas 3-1 y 3-2, si bien la alternativa 3-2 no afecta a espacios de especial atención mientras que la 3-1 sí. Tampoco encuentra justificación al trazado 2-1, considerando la solución ideal la 2-2. En el acceso con la N-II considera el corredor 1-1 el más problemático por la presencia de yacimientos arqueológicos y lagunas estacionales, mientras el corredor 1-4 puede afectar al barranco de Yuba, considerando más adecuados los corredores 1-2 y 1-3. La Plataforma Soria Ya presenta una alegación coincidente.

La comisión ejecutiva local de Soria del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) propone reconvertir la autopista de peaje en autovía y dotar de mejores accesos al polígono industrial de Valcorba.

La Federación de Organizaciones Empresariales Sorianas (FOES) considera el mejor trazado entre Medinaceli y Soria el que discurre por la actual N-111 y la Variante Sur de Soria, siendo la solución de menor impacto ambiental por aprovechar corredores de infraestructuras y no afectar a ZEPA ni zonas protegidas.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo inicial contemplaba la construcción de una autopista de peaje entre Medinaceli, Soria y Tudela. Con posterioridad se segregó en dos estudios informativos, el primero denominado «Autovía Medinaceli-Soria» y el segundo «Autopista de Peaje Soria-Tudela». El objeto del presente estudio informativo es seleccionar el trazado más conveniente para la construcción de una autovía que comunique Medinaceli con Soria.

La sección tipo es de autovía con dos calzadas, cada una con dos carriles, arcenes y berma (23 m en total) y mediana de 10 m, salvo en la duplicación de la N-111 en la que es variable intentando ajustarse a 10 m. En el acceso a Soria se reduce a 3m.

De los corredores propuestos en la memoria-resumen, se han considerado en el estudio informativo los denominados 1-2 y 1-3 en la zona 1 (Medinaceli -Radona) y el 2-2 en la zona 2 (Radona-Soria). Con objeto de valorar mejor las alternativas de trazado de la autovía, se ha dividido en tres tramos:

Tramo 1: De la N-II a Adradas.

Tramo 2: De Adradas a Almazán Norte.

Tramo 3: De Almazán Norte a Los Rábanos.

Para el itinerario Medinaceli-Soria Sur se han planteado tres alternativas: Corredor, Exenta y A-80, con puntos de cruce que permiten pasar de unas a otras en cada uno de los tramos anteriores.

La alternativa «Corredor» tiene una longitud de 65.709 m todos de nueva construcción. Discurre por el corredor 1-3 en la zona 1 (0+000 a 23+000), paralela a la N-111 que queda como carretera de servicio, y por el corredor 2-2 en la zona 2 (23+000 a 46+740), al oeste de Almazán, con un trazado nuevo. En el tramo 3 (46+740 a 65+700) sigue el corredor de la N-111. El trazado parte del enlace de la N-II y la N-111, que aprovecha remodelándolo, y sigue el trazado de la N-111 en paralelo. Entre el p.k. 11+700 y el 21+500 la autovía discurre por la derecha de la N-111 para evitar el LIC Altos de Barahona. En el segundo tramo continúa en paralelo a la N-111 hasta el p.k. 33+500, donde comienza a evitar Almazán por el oeste, cruzando el río Duero en el p.k. 42+600, y volviendo a aproximarse a la N-111 en el p.k. 46+740, donde comienza el tramo 3. En este último tramo discurre próxima a la N-111, primero por el oeste, a partir del p.k. 49+500 por el este y finalmente, desde el p.k. 63+820 de nuevo por el oeste.

La alternativa «Exenta» tiene una longitud de 65.554 m, todos de nueva construcción. Discurre por el corredor 1-2 en la zona 1 (0+000 a 27+380), alejada de la N-111 y por el corredor 2-2 en la zona 2 (27+380 a 48+630), al este del núcleo de Almazán, alejada de la actual variante. En el tramo 3 (48+630 a 65+554) sigue el corredor de la N-111. La alternativa parte del p.k. 147 de la N-II planteando un enlace que exige modificar el trazado de la N-II y encauzar el río Jalón. Discurre al oeste de Medinaceli, aunque por un valle no visible. Cruza la N-111 en el p.k. 8+000, discuriendo al este de la carretera pero alejada, cruzando entre Beltejar y Blocona. Continúa al este de la N-111, a una distancia de algo más de un kilómetro, hasta el p.k. 27+380 donde vuelve a cruzar la N-111, al norte de Adradas. En este punto comienza el tramo 2, discuriendo el trazado paralelo a la N-111 por el oeste, para cruzar la carretera en el p.k. 38+250, discuriendo paralela a la Variante de Almazán pero cerca de un kilómetro más al este, alcanzando de nuevo la N-111 al norte de este núcleo urbano, en el p.k. 48+630. En el tramo 3 discurre paralela a la N-111 por el oeste.

La alternativa «A-80» aprovecha la actual N-111 como una calzada de la autovía, con unas características de trazado A-80 en lugar de A-100. El tramo 1 se extiende entre el p.k. 0+000 y el 23+000. En el tramo 2 (23+000 a 44+700) la solución aprovecha la actual Variante de Almazán como una de las calzadas de la autovía. El tramo 3 se extiende entre el p.k. 44+700 y 63+200.

El Acceso Sur a Soria contempla dos soluciones: A-800 y Acceso Sur, ambas próximas a la N-111. La Alternativa A-800 es similar a la A-80 del tramo anterior. La alternativa Acceso Sur discurre al oeste de la N-111, aunque muy próxima.

Los tráficos para el año 2000 oscilan, según las distintas hipótesis y tramos, entre los 2.628 y los 4.573 vehículos/día.

Dividiendo las alternativas en tramos y subtramos a efectos de su posible ejecución, algunos resultan excedentarios en tierras mientras otros son deficitarios. La alternativa «Corredor» genera sobrantes entre la N-II y Radona y entre Almazán Norte y Los Rábanos, precisando préstamos en el tramo intermedio. La alternativa «Exenta» es similar, aunque también genera sobrantes entre Adradas y Almazán Sur. En la alternativa «A-80» sobran tierras entre la N-II y Adradas y entre CEDER y Los Rábanos, faltando en el resto. En el acceso a Soria la «Variante Sur» y la alternativa «A-800» presentan ambas sobrantes de tierras.

El estudio recoge un análisis multicriterio donde se consideran factores económicos (evaluación y volumen presupuestario) con el 20% del peso, funcionales y técnicos (tráfico, planeamiento, conectividad y accesibilidad, trazado y accidentalidad) con el 35% del peso, territoriales y urbanísticos (cambio de uso del suelo, promoción del territorio y efecto barrera) con el 20% del peso y ambientales (fauna, flora, paisaje y obstrucción visual, patrimonio cultural y recursos naturales) con el 25% del peso. Como conclusión de este análisis, considera que los resultados más satisfactorios se obtienen en el tramo 1 con la alternativa «Corredor», en el tramo 2 con la «A-80», en el tramo 3 con la «Exenta» y en el acceso a Soria con la «Acceso Sur».

Se proponen dos áreas de servicio en el p.k. 20+000 en Adradas y en el 57+800 en Lubia.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, hidrología e hidrogeología, geología, vegetación-usos del suelo, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, patrimonio cultural, medio socioeconómico y planeamiento urbanístico.

De la información del inventario de la situación preoperacional pueden destacarse, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes: los bosques de encina, roble y pino; los montes de utilidad pública y consorciados; la presencia de especies de fauna singulares, en especial avutarda y otras aves esteparias, rapaces, avifauna, nutria y grandes mamíferos como el corzo, ciervo y jabalí, existiendo una zona de elevado riesgo de atropellos al norte de Almazán; la presencia del LIC ES4170083 «Riberas del río Duero» y el LIC y ZEPA ES0000203 «Altos de Barahona»; la existencia de seis humedales catalogados, todos ellos entre Almazán y Soria; la presencia de numerosos yacimientos arqueológicos y elementos del patrimonio histórico, artístico y arquitectónico.

Los impactos más significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan, se destacan a continuación por tramos. En el tramo I la alternativa «Exenta» presenta un impacto severo sobre el patrimonio histórico-artístico siendo el resto de efectos moderados; en la alternativa «Corredor» se consideran moderados todos los impactos; y en la alternativa «A-80» se identifica un impacto severo por inmisión sonora. En el tramo II existen impactos severos en las tres alternativas sobre enclaves faunísticos y sobre patrimonio histórico-artístico. En el tramo III existen impactos severos en la alternativa «Exenta» sobre cauces, pasos de fauna, enclaves faunísticos, espacios naturales, patrimonio histórico-artístico e inmisión sonora; en la alternativa «Corredor» sobre cauces, enclaves faunísticos, espacios naturales y patrimonio histórico-artístico; y en la alternativa «A-80» sobre cauces, enclaves faunísticos, espacios naturales, patrimonio histórico-artístico e inmisión sonora. En el acceso a Soria, las dos alternativas presentan un impacto severo sobre enclaves faunísticos.

Como conclusión, considera las alternativas de menor impacto la «Corredor» en el tramo I, la «Exenta» en el tramo II, la «A-80» en el tramo III y la «A-800» en el acceso a Soria.

El estudio de impacto ambiental enuncia, como medidas protectoras y correctoras de los impactos, las siguientes: protección de suelos, protección de las aguas, localización de instalaciones auxiliares de obra y vertederos, restauración de zonas de préstamo, restricciones al paso de maquinaria, minimización de la contaminación atmosférica, gestión de residuos, protección de la vegetación y de la fauna, protección contra el ruido, permeabilidad territorial y restauración e integración paisajística.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

### ANEXO IV

#### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental y conclusiones

##### *Resumen de la información pública*

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 22 alegaciones, correspondiendo 9 a organismos oficiales y administraciones locales, 8 a agrupaciones, asociaciones e instituciones y 5 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Diputación Provincial de Soria apoya las alegaciones del Ayuntamiento de Cubo de la Solana, en lo relativo a la afección a Lubia.

El Ayuntamiento de Alcubilla de las Peñas considera preferible que a partir del p.k. 12+000 se adopte la alternativa «A-80» que afectaría a un menor número de fincas que la alternativa «Corredor» propuesta. Considera que además de los pasos contemplados en el estudio, serían precisos dos pasos más para no cortar caminos de concentración parcelaria, situados en los pp.kk. 14+300 y 15+650 aproximadamente. Señala que debido al tipo de maquinaria utilizada en la zona los pasos deberían ser de 6 metros de altura y 12 metros de anchura.

El Ayuntamiento de Coscurita señala que en el enlace a Bordejé (p.k. 34+920) el acceso a este núcleo debe ser pavimentado, como en la actualidad, y no de zahorra. Un particular considera preferible que el acceso a este núcleo se haga en el p.k. 185+900 de la actual carretera.

El Ayuntamiento de Cubo de la Solana señala la afección del trazado propuesto, «A-80», a Lubia, al afectar a la única zona de expansión del municipio, en zonas ya clasificadas como urbanizables en las normas elaboradas, pendientes de aprobación. Propone un trazado alternativo a las soluciones «Exenta» y «A-80» por su afección al desarrollo urbanístico de Lubia, que se modifiquen los marcos y pasos superiores de caminos para

permitir el paso de maquinaria, que se tenga en cuenta la alta siniestralidad por atropellos de animales en Luvia, que se prevea un nuevo enlace si se adopta la alternativa «Exenta» en el p.k. 61+500, que si se adopta la solución propuesta se conecte con la autopista A-15 en el p.k. 64+500 y que se considere la regeneración forestal de los márgenes de la N-111. Se acompaña un extenso informe redactado por una empresa detallando los anteriores aspectos, y proponiendo un nuevo trazado en el paso de Luvia, alejándose hacia el oeste del núcleo y su zona de expansión.

El Ayuntamiento de Los Rábanos señala que la opción Sur del acceso a Soria afecta íntegramente al pozo, al depósito de aguas y a la red de abastecimiento de aguas de Los Rábanos, siendo además una zona sometida a estudio para su posible desarrollo industrial. Por ello, solicita que se adopte la variante «A-800». Tres particulares coinciden en base con esta alegación, señalando afecciones a fincas de su propiedad por la alternativa «Sur», considerando preferible la solución «A-800».

El Ayuntamiento de Soria señala que el trazado se ajusta a lo planteado en su día por el ayuntamiento. Destaca la afección al monte público Matas de Luvia, que considera asumible, pero indica que deben mantenerse los accesos de pistas a la N-111.

El Ayuntamiento de la Villa de Medinaceli considera la alternativa «Corredor», propuesta en su municipio, gravemente perjudicial para los intereses de Medinaceli al suprimir los accesos directos desde la N-111 y la Autovía de Aragón, afectando con ello al desarrollo económico-social de la zona. Considera preferible la alternativa «A-80» que sí recoge estos accesos en el p.k. 0+300, solicitando por ello que se adopte esta solución.

La Mancomunidad de Corpes coincide en su escrito en gran medida con los remitidos por los ayuntamientos de Alcubilla de las Peñas y de la Villa de Medinaceli, considerando muy perjudicial la alternativa «Corredor» y proponiendo la «A-80» con un enlace en el p.k. 0+300. Asimismo considera preferible que a partir del p.k. 12+000 se adopte la alternativa «A-80» que afectaría a un menor número de fincas que la alternativa «Corredor» propuesta. Considera que además de los pasos contemplados en el estudio, serían precisos dos pasos más para no cortar caminos de concentración parcelaria, situados en los pp.kk. 14+300 y 15+650 aproximadamente. Señala que debido al tipo de maquinaria utilizada en la zona los pasos deberían ser de 6 metros de altura y 12 metros de anchura.

La Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN) considera el trazado propuesto asumible desde el punto de vista ambiental, pese a la fuerte afección a la masa forestal de los pinares de Almazán y las Matas de Luvia. Propone una serie de pasos de fauna que sustituyen o complementan a los incluidos en el estudio. Plantea que se recuperen los taludes con especies autóctonas.

La Cámara de Comercio e Industria de Soria considera necesaria la ejecución de un acceso a Medinaceli-Estación en el p.k. 0+000 en sustitución del previsto en el p.k. 2+500.

La Comisión de la Agenda 21 local de Cubo de la Solana pide que se inicie lo antes posible el tramo de autovía en Luvia, como variante a la actual travesía. La Asociación Cultural Virgen de la Asunción, de Luvia, coincide con esta petición.

La plataforma Soria Ya considera correcto el trazado de la solución propuesta salvo algunas puntualizaciones: debe dejarse el empalme entre la nueva autovía y la actual variante de Soria en las inmediaciones del río Gomayo; el trazado propuesto pasa excesivamente próximo al pueblo de Luvia, debiendo alejarse; no se deja acceso a la autovía en el pueblo de Medinaceli, debiendo preverse; y se deja sin resolver la conexión con la autovía N-122 en su tramo Venta Nueva-Soria Este. La Unión Sindical de Comisiones Obreras de Soria y la Federación de AA.VV. Provincia de Soria se adhieren a las alegaciones de esta plataforma.

La empresa ENAGAS señala la presencia de un gasoducto entre Almazán y Soria, que puede condicionar el trazado.

#### Conclusiones de la Dirección General de Carreteras

Adjunto al expediente de información pública se acompaña un informe de alegaciones donde se analizan los escritos recibidos y se estudian las propuestas o modificaciones surgidas. El informe concluye considerando ciertas mejoras de trazado, en concreto:

Incluir en el enlace del inicio del tramo un acceso al barrio Medinaceli-Estación.

Separar el trazado unos 200 metros al oeste de la zona de Luvia.

En el tramo de acceso sur a Soria desplazar el trazado unos 250 metros al oeste para evitar la afección al depósito de agua y sus conducciones.

#### ANEXO V

##### Resumen del «Documento complementario al estudio de impacto ambiental»

El «Documento complementario al estudio de impacto ambiental» se redacta en cumplimiento de la petición de información remitida con fecha 4 de marzo de 2004 por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a la Dirección General de Carreteras, solicitando información sobre posibles zonas de vertedero, y que se completasen los datos sobre vías pecuarias interceptadas, al constatarse la no consideración en el estudio de impacto ambiental de algunas de ellas. El documento remitido se centra en los dos aspectos solicitados.

En una primera parte se analizan los balances de tierras de las alternativas por tramos, realizando a continuación una propuesta de trece zonas posibles de vertedero y realizando un breve análisis ambiental de cada una de ellas.

En otro capítulo analiza las vías pecuarias existentes en la zona, recogiendo un mayor número que las incluidas en el estudio de impacto ambiental.

El documento contiene cartografía a escala real 1:50.000 y 10.000 sobre vertederos y vías pecuarias.

## BANCO DE ESPAÑA

**19792** RESOLUCIÓN de 17 de noviembre de 2004, del Banco de España, por la que mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda.

Mensualmente se hacen públicos los índices de referencia oficiales para los préstamos hipotecarios a tipo variable destinados a la adquisición de vivienda<sup>1</sup>.

	Porcentaje
<i>Octubre 2004</i>	
1) Tipo medio de los préstamos hipotecarios a más de tres años para adquisición de vivienda libre:	
a) de bancos .....	3,235
b) de cajas de ahorro .....	3,419
c) del conjunto de entidades de crédito .....	3,332
2) Tipo activo de referencia de las cajas de ahorro .....	4,750
3) Rendimiento interno en el mercado secundario de la Deuda Pública entre dos y seis años .....	3,136
4) Tipo interbancario a 1 año (Mibor) <sup>2</sup> .....	2,317
5) Referencia interbancaria a 1 año (Euribor) .....	2,316

Madrid, 17 de noviembre de 2004.—El Director General, José María Roldán Alegre.

1. La definición y forma de cálculo de estos índices se recoge en las Circulares del Banco de España 5/1994, de 22 de julio (BOE del 3 de agosto), 7/1999, de 29 de junio (BOE del 9 de julio) y 1/2000, de 28 de enero (BOE del 10 de febrero).

2. Este tipo ha dejado de tener la consideración de tipo de referencia oficial del mercado hipotecario para las operaciones formalizadas después de la entrada en vigor de la O.M. de 1 de diciembre de 1999 (BOE de 4 de diciembre).