

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

efectos ambientales la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de la variante de Collado Hermoso (Segovia) en la CN-110.

Declaración de Impacto Ambiental

17927 RESOLUCIÓN de 25 de junio de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de variante de Collado Hermoso, CN-110, de Soria a Plasencia, puntos kilométricos 169,0 al 172,0 (Segovia), de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 5 de febrero de 1993, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen del proyecto con objeto de que se determinase si resultaba procedente iniciar la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con este fin, el 1 de abril de 1993, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, encaminado a la detección de potenciales impactos adversos para el medio ambiente.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras con fecha 12 de marzo de 1993, aprobó técnicamente el proyecto, ordenando que se incoara el expediente de información pública.

Dicha información pública se realizó mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 17 de mayo de 1993, indicándose en el mismo que se hacía también a los efectos del Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental, repitiéndose el mismo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 1 de junio de 1993, ya que en una primera instancia no se había incluido a Sotosalbos como término municipal afectado.

Posteriormente con fecha 30 de noviembre de 1993, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el resultado del expediente de información pública antes reseñado.

Una vez recibido el citado expediente, la Dirección de Política Ambiental procedió al análisis de la documentación de la que hasta ese momento se tenía conocimiento (Memoria-resumen, resultado de consultas y expediente de información pública). Como consecuencia del análisis, se establecieron los contactos oportunos con la Dirección General de Carreteras, en concreto con la Unidad de Carreteras en Segovia, con el fin de recabar la información complementaria que se consideraba necesaria.

Finalizado este proceso, la Dirección General de Política Ambiental con fecha 11 de octubre de 1994, comunicó a la Dirección General de Carreteras que el proyecto debía ser sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental procediendo a su vez al traslado del resultado de las consultas realizadas.

Posteriormente, la Dirección General de Política Ambiental estableció nuevamente contactos con la Dirección General de Carreteras relativos a la viabilidad de las medidas correctoras.

Finalmente y una vez que se consideró que conforme al artículo 16 del Reglamento, el expediente estaba completo, se procedió a la realización de los trabajos para la elaboración de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

El anexo II incluye los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y a los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera ambientalmente viable el proyecto, siempre y cuando en la ejecución del mismo se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las siguientes condiciones:

1.^a Disminución de la barrera visual y de la ocupación por la vía de los pastizales: Se modificará, siempre que ello sea técnicamente viable, el perfil longitudinal de la carretera, de forma que en ningún punto la cota de la rasante sea superior en 3 metros a la cota del terreno.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será como mínimo 2H:1V, para favorecer su revegetación.

2.^a Permeabilidad territorial: Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de accesos a las carreteras, caminos rurales, cañadas (Cañada Real) y vías vecinales atravesadas por el proyecto; en especial, se mantendrán los tres pasos previstos bajo la carretera, modificando si es necesario su ubicación, para conseguir con el menor movimiento de tierras posible los gálibos horizontal y vertical que se estimen necesarios, para el uso que se pretende dar a los mismos.

Se estudiará la posibilidad y conveniencia de disminuir el gálibo vertical de todos o algunos de los caminos que cruzan bajo la carretera, para lo cual se tendrá en cuenta la unión de los mismos por medio de caminos agrícolas paralelos a la traza.

Asimismo, se estudiará la conveniencia de construir un cuarto camino, que estaría situado en el límite del término municipal de Collado Hermoso con el de Sotosalbos.

3.^a Prevención del ruido: Si bien el trazado supone un alejamiento respecto a las zonas pobladas con relación a la actual travesía y, por tanto, una disminución de la afección por ruido, la nueva vía podría incidir negativamente en las edificaciones situadas en los extremos de la población, que podrían verse afectadas por un ligero aumento de los ruidos al encontrarse próximas a las zonas de entronque de la carretera actual y la nueva variante.

Para ello, deberán proyectarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora, medidos a 2 metros de las fachadas, para cualquier altura de las viviendas posiblemente afectadas, no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos. Del Plan de Vigilancia Ambiental se inferirá en su caso la necesidad de complementar las medidas realizadas con anterioridad a la explotación de la vía.

4.^a Protección del sistema hidrológico: Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema fluvial formado por el río Viejo y diversos cursos menores de aguas, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o erosión se afecte a dicho sistema fluvial.

En particular, en el paso sobre el río Viejo, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma.

Asimismo, en el paso del río y otros cursos de aguas se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre. Por último, con objeto de respetar la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, en el paso del río Viejo los puntos de apoyo de la obra de fábrica prevista se situarán al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

5.^a Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico: Teniendo en cuenta lo indicado en el estudio de impacto ambiental, deberá realizarse un control arqueológico a lo largo de toda la traza, durante los trabajos de excavación al inicio de las obras, por si pudiesen aparecer restos de interés, debiéndose, en tal caso, poner el hecho en conocimiento de los órganos competentes de la Junta de Castilla-León.

6.^a Protección de la fauna y de la flora: Con objeto de minimizar el efecto barrera, y el riesgo de atropello de la fauna, los pasos inferiores previstos se acondicionarán mediante la implantación de la vegetación oportuna para evitar el posible recelo en su uso, sobre todo en aquellos pasos que se hallen en las áreas menos humanizadas.

Asimismo, con el fin de afectar lo menos posible a la flora existente en la zona, los movimientos de maquinaria se limitarán solamente al ancho de ocupación de la vía, para lo cual previamente se marcarán los pies de árbol que con esa restricción se verán afectados.

El proyecto definirá los accesos a la obra, que deberán realizarse únicamente por el pasillo abierto por la propia traza, no permitiéndose la ocupación del espacio comprendido entre la variante y la carretera actual para viales de acceso a obra.

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

En particular, los tramos de la actual carretera comprendidos entre el origen y el final de la variante y los puntos de conexión con los nuevos accesos a Collado Hermoso desde ésta, se acondicionarán de acuerdo con su nueva funcionalidad. En las partes de estos tramos que queden fuera de uso por haber sido su accesibilidad sustituida por la de la actual variante, se levantará el firme existente, se realizarán los movimientos de tierra necesarios para devolver al terreno su relieve natural, y se procederá posteriormente a su revegetación.

Asimismo, el proyecto considerará como zonas sensibles, objeto de tratamiento especial, las siguientes áreas: Vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, paso sobre el río Viejo y cruce de los diferentes arroyos interceptados por la vía.

Se elegirán los vertederos permanentes y temporales en zonas de mínima afección ecológica y paisajística. Se utilizarán preferentemente como zonas de vertido las de actividades extractivas y zonas degradadas próximas a la obra, especialmente la zona extractiva situada junto a los puntos kilométricos 2,100 y 2,200 de la variante, zona que, en todo caso, una vez finalizadas las obras deberá ser restaurada.

Las instalaciones auxiliares de obra tales como parque de maquinaria, almacén de materiales, instalaciones provisionales de obras y planta de aglomerado asfáltico, se situarán en zonas de mínimo riesgo de contaminación, apartadas de los cursos de agua y de las zonas húmedas y afectando en la menor medida posible a la vegetación y al arbolado, para lo cual la zona más adecuada es la del final de la traza, a partir del punto kilométrico 1,800, aproximadamente.

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

8.ª Seguimiento y vigilancia: Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta Declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones previstas en la condición 2.ª

Informe sobre las medidas de protección acústica, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.ª

Informe sobre las actuaciones relativas a protección del sistema hidrológico, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.ª

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la flora, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.ª

Informe sobre las actuaciones, realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.ª

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

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros en los puntos a que se refiere en la condición 3.ª y, en su caso, revisión de las medidas mitigadoras adoptadas.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.ª

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situa-

ciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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.

9.ª Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación a la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio acústico, diseño de las medidas de protección acústica y efectividad prevista, a que se refiere la condición 3.ª

Diseño de actuaciones relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.ª Actuaciones sobre los pasos de fauna, a que se refiere la condición 6.ª

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.ª

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

10. Financiación de las medidas correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

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.

Madrid, 25 de junio de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Cultura y Bienestar Social de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Dirección Territorial del MOPT en la Comunidad Autónoma de Castilla-León	—
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	—
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas	—
Gobierno Civil de Segovia	—
Diputación Provincial de Segovia	X
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero	—
Servicio de Investigación Agraria de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes. Junta de Castilla y León	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente de la Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca	—
Federación Ecologista de Castilla y León	—
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN)	—
Centro de Estudios del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC)	—
Ayuntamiento de Collado Hermoso	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
DURATÓN	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO	—
ICONA	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X

Resumen del contenido de las respuestas recibidas.

El Ayuntamiento de Collado Hermoso manifiesta su oposición al proyecto, motivando tal postura en una serie de cuestiones que van desde la falta de justificación para la realización de la variante, pérdida de actividad económica relacionada con la travesía (servicios), escasez de suelo por las sucesivas expropiaciones que limitan el posible desarrollo del municipio, etc., hasta aquellas relacionadas con el impacto visual y ecológico que se produciría al realizarse el proyecto en una zona enclavada en la falda de la sierra de Guadarrama.

Asimismo, aporta una serie de alternativas relacionadas con modificaciones de la actual travesía y nunca contemplando la solución variante.

El ICONA no realiza observaciones relevantes, indicando que se deberá realizar un control efectivo de los movimientos de tierra, desmonte, vertidos, etc., de forma que no alteren sensiblemente las características naturales de los hábitat afectados.

La Diputación Provincial de Segovia comunica que el proyecto no afecta directamente a ninguna carretera de la red provincial, por ello no formula sugerencias.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España realiza consideraciones de carácter general, indicando que no tienen catalogado ningún Punto de Interés Geológico (PIG) a preservar en el trazado de la variante.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto variante de Collado Hermoso tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para suprimir la actual travesía de la citada población en la CN-110.

La travesía de la carretera N-110 a su paso por Collado Hermoso tiene una IMD de 1.438 vehículos, con posibilidad de transporte de mercancías peligrosas.

Presenta un trazado en planta con varias curvas, que adolecen de falta de visibilidad, por la proximidad de las edificaciones en ambas márgenes.

Como el municipio es ganadero los cruces de animales por la carretera son frecuentes, con el correspondiente peligro que ello supone.

En el segundo semestre del año 1987 se registraron cinco accidentes: Dos colisiones con edificios, dos atropellos de ganado y una colisión entre vehículos. Estas circunstancias se tuvieron en cuenta en el Plan General de Carreteras que clasificó en su día la travesía de «conflictiva» y planteó la construcción de una variante.

La variante se desarrolla por la parte norte de Collado Hermoso, con una longitud de 2.471 metros en su tronco.

Las pendientes presentan un valor mínimo del 0,3 por 100 y máximo de 3,80 por 100.

La sección transversal de la carretera está constituida por una calzada de 7,0 metros y dos arcenes de 1,5 metros, incluso en los ramales de acceso a Collado Hermoso, desde la variante, con dos direcciones; en los ramales de un solo sentido, la calzada es de 3,5 metros más sobrecanchos, y los dos arcenes de 1,0 metros.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio incluye un inventario del medio físico y natural de la zona donde se desarrolla la variante. Incluye capítulos específicos de: Geología, bioclimatología y vegetación, hidrología, fauna, paisaje y espacios naturales.

Respecto al medio socioeconómico, el estudio aporta información relativa a demografía, sectores productivos, comunicaciones, patrimonio y recursos turísticos.

Asimismo, incorpora un capítulo relativo a la cuantificación de las medidas correctoras propuestas.

Geológicamente la zona de estudio pertenece al Macizo Ibérico, estando incluido dentro del Complejo Cristalino de la Cordillera Central.

El clima se caracteriza por los largos y rigurosos inviernos, con una media anual que oscila entre los 8 °C y 10 °C, y una precipitación de aproximadamente 900 mm/año.

Vegetacionalmente, el área pertenece a las series de melojares supra-mediterráneos, presentando zonas donde predomina el melojo, otras donde se alterna con áreas de cultivo y otras donde predominan los pastizales y zonas de herbáceas.

La fauna asociada a estas formaciones vegetales se puede dividir en una asociada al ecosistema montano, de gran riqueza ecológica y otra asociada al llano, de menor entidad y valor ecológico.

Los impactos previstos sobre el medio físico no revisten especial gravedad, pudiéndose minimizar los relativos a vegetación y paisaje, con la aplicación de las medidas correctoras oportunas.

La demografía de la zona de estudio presenta una tendencia claramente regresiva: En concreto, en el municipio de Collado Hermoso, la población se ha reducido un 53 por 100 en el período considerado (1960-1989).

La zona más directamente afectada por las obras es marcadamente agrícola, donde los sectores secundario y terciario tienen una presencia relativamente menor. La economía se basa principalmente en la agricultura, seguida de la ganadería y de la producción forestal.

La zona, en cuanto a las comunicaciones, se puede considerar muy bien situada, condición que le permite desarrollar su gran oferta turística, aprovechando sus recursos monumentales.

Los impactos sobre el medio socioeconómico se consideran, en general, de una magnitud leve o media-baja, siendo superiores los efectos positivos, a los negativos puramente puntuales.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental presenta, en general, una estructura correcta, adaptándose a las características y envergadura del proyecto.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Ayuntamiento de Collado Hermoso.
Particulares.

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas:

La Consejería de Medio Ambiente informa de la necesidad de respetar el ancho de la Cañada Real en el tramo en que su trazado resulta afectado por la variante.

El Ayuntamiento de Collado Hermoso manifiesta su oposición a la construcción de la variante, basándose principalmente en los efectos negativos que tendría sobre la economía de la población, al estar ésta empleada básicamente en el sector servicios. Presenta dos alternativas al trazado proyectado; la primera mantiene la travesía actual, mejorando en algunos puntos su trazado, limitando los accesos cerrando los márgenes. La segunda también mantiene la actual travesía, excepto en un tramo de 430 metros de longitud en el que se plantea un nuevo trazado, al sur del actual, que se separa del mismo unos 35 metros y así evitar los estrechamientos en la carretera que producen las edificaciones existentes.

Las alegaciones de particulares siguen la línea planteada por el Ayuntamiento de Collado Hermoso al considerar alternativas similares o en todo caso el mantenimiento del trazado actual de la carretera.

17928

RESOLUCIÓN de 22 de julio de 1997, de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, por la que se hace pública la concesión de subvenciones, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 29 de noviembre de 1996.

Al amparo de la Orden de 29 de noviembre de 1996 y al artículo 8 de la 2 de julio de 1997 «Boletín Oficial del Estado» del 15,

Esta Dirección General, por delegación de la Ministra de Medio Ambiente, y a propuesta del Subdirector general de Conservación de la Biodi-