

La Diputación Provincial de Cuenca asume y reitera lo ya expuesto por el Ayuntamiento.

Los Ayuntamientos conqueses de La Peraleja, Valdecolmenar de Abajo, Valdeolivas, Villaconejos de Trabaque, Villanueva de Guadamajud, Buendía, Cascueña, Priego y Tinajas y la Asociación Ceder de la Alcarria Conquese remiten idéntica alegación, en la que manifiestan en favor de que la autovía pase por Carrascosa del Campo, al tiempo que rechazan la alternativa B desde Horcajada de la Torre hasta Villasviejas, ya que limitaría el desarrollo económico de la provincia.

## 4055

*RESOLUCIÓN de 26 de enero de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la CN-630, tramo: León-Zamora, subtramo: Zamora (Norte), Zamora (Sur) (Zamora), 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, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en los Reales Decretos 839/1996, de 10 de mayo, y 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las Delegaciones 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 de 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, la Memoria-resumen del tramo León-Zamora de la CN-630, consistente en la orden de estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de septiembre de 1990, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió una parte del estudio informativo, consistente en el subtramo Zamora (Norte), Zamora (Sur), y el estudio de impacto ambiental de ese subtramo, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 10 de febrero de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zamora» con fecha 19 de febrero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 4 de septiembre de 1997 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

El anexo II incluye 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 se acompaña como anexo IV.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento, con fecha 29 de octubre de 1997 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicó a la Dirección General de Carreteras los aspectos en que el estudio de impacto ambiental debía ser completado.

Con fecha 6 de marzo de 1998 la Dirección General de Carreteras aportó la información solicitada.

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 los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la CN-630, tramo: León-Zamora, subtramo: Zamora (norte), Zamora (Sur) (Zamora).

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que puede ser ambientalmente viable el desarrollo de la alternativa propuesta por el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental. El proyecto de construcción que desarrolle la solución elegida, así como su ejecución y explotación, deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Entre los puntos kilométricos 60 y 62, aproximadamente, se ajustará la traza con objeto de alejar el trazado propuesto pro el estudio informativo de la confluencia de los ríos Valderaduey y Duero, y evitar así la afección directa a las formaciones de ribera del río Duero.

El diseño de los viaductos sobre los ríos Valderaduey y Duero deberá evitar la ubicación de pilas en las zonas ocupadas por vegetación de ribera.

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

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. 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.

Las anteriores medidas se extremarán entre los puntos kilométricos 57,500 y 67,500, aproximadamente, donde el trazado previsto intercepta zonas agrícolas de clase I, calificadas como suelo especialmente protegido por su valor agrícola según el PGOU de Zamora.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

#### 3. Protección del sistema hidrológico

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones 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 de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

#### 4. Permeabilidad territorial y protección de la fauna

El proyecto de construcción incorporará la reposición de las vías pecuarias del cordel de Villalpando, cordel de Arcenillas, cordel de Villaralbo por Veguillas, cordel de Villaralbo (Las Lagunas), cordel de Valseboso y cordel de Rioseco de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y micromamíferos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine, en base a la propuesta presentada por el estudio de impacto ambiental, la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos.

##### 5. *Protección del patrimonio cultural*

El proyecto de construcción incluirá la delimitación durante el período de obras del yacimiento arqueológico número 43 «La Aldehuela», situado a 220 metros del punto kilométrico 5,900 en el subtramo Sur. En el caso de que la ejecución del proyecto comprometa la integridad del citado yacimiento, se proyectarán las actuaciones relativas a la excavación y levantamiento del mismo. Dichas actuaciones se proyectarán y ejecutarán en coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

En coordinación con la citada Consejería, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autovía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, posibles vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. En su caso, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

##### 6. *Contaminación acústica*

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que determinará la necesidad y, en su caso, las características de adoptar medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental entre los puntos kilométricos del subtramo Sur, 1,900 a 2,100, 6,300 a 6,700, 8,170 a 8,770, 9,250 a 9,650 y 10,250 a 10,650. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los 55 dB (A) leq entre las 23,00 y las 7,00 horas y los 65 dB (A) leq entre las 7,00 y las 23,00 horas, medidos a 2 metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica, éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando, en cada caso, la disminución de inmisión acústica prevista. Las medidas de protección acústica quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

El programa de vigilancia ambiental incorporará la campaña de mediciones propuesta por el estudio de impacto ambiental, tanto en la periodicidad de las mediciones, como en los puntos de muestreo.

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

##### 7. *Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares, a una escala de detalle no menor de 1:10.000, considerándose como zonas de exclusión prioritaria las correspondientes a las riberas de los ríos Duero y Valderaduey, los yacimientos arqueológicos identificados por el estudio de impacto ambiental, las zonas de suelos de máxima calidad agrícola (clase I), las zonas de afección a ejes hídricos superficiales y zonas que puedan afectar a la tasa de recarga del acuífero terciario detrítico del Duero (sistema acuífero número 8) y de los acuíferos aluviales.

El emplazamiento final de los préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares de obra, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa 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.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, posibles vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, entorno de Villagodio y despoblado de Almancaya, riberas de los ríos Valderaduey y Duero.

El pliego de condiciones técnicas del proyecto de construcción incluirá la delimitación física mediante jalonado de la zona de ocupación en las riberas de los ríos Valderaduey y Duero durante la ejecución de la obra.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y 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.

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. Esta medida se extremará en las zonas agrícolas de clase I. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los 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 vía; asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

##### 9. *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.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

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

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, 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 correctoras, 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 de las obras y final, 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) Comunicación del acta de comprobación de replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas relativas a la protección y conservación de suelos a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones relativas a reposición de vías pecuarias a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones relativas a adecuación de drenajes como pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección acústica a que se refiere la condición 6.

Emplazamiento de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 8.

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

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 8.

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.

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.

#### 10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuaciones de trazado a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Proyecto de reposición de las vías pecuarias a que se refiere la condición 4.

Estudio y proyecto de adecuación de drenajes como pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

En su caso, actuaciones relativas a la excavación y levantamiento del yacimiento arqueológico número 43 «La Aldehuela», 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 5.

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

Cartografía de zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, posibles vertederos e instalaciones auxiliares y estudio específico sobre emplazamientos 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 8.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra a que se refiere la condición 9.

#### 11. 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 en el 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, 26 de enero de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Delegación del Gobierno en la C. A. 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 .....	X
Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes de la Junta de Castilla y León .....	—
Confederación Hidrográfica del Duero .....	—
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León ..	—
Gobierno Civil de León .....	—
Diputación Provincial de León .....	X
Gobierno Civil de Zamora .....	—
Diputación Provincial de Zamora .....	—
Ayuntamiento de Zamora .....	X
Ayuntamiento de León .....	—
Ayuntamiento de Benavente .....	—
Ayuntamiento de Montamarta .....	—
Ayuntamiento de Santovenia del Esla .....	X
Ayuntamiento de Villaquejida .....	—
Ayuntamiento de Villamañán .....	—
Ayuntamiento de Onzonilla .....	—
Ayuntamiento de Cubillos .....	—
Ayuntamiento de San Cebrián de Castro .....	—
Ayuntamiento de Manganeses de la Lampreana .....	—
Ayuntamiento de Ardón .....	—
Ayuntamiento de Villademor .....	—
Centro de Estudio del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC) .....	—
Facultad de Biología de la Universidad de León .....	—
Federación Ecologista de Castilla y León, en Valladolid .....	—
Colectivo Cantueso, en Ávila .....	—
URZ, en León .....	—
Grupo Ecologista CICONIA, en Benavente .....	X

El ICONA informa que la actual CN-630 discurre próxima al espacio natural Villafáfila-embalse del Esla, declarado como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) en virtud de la Directiva 79/409/CEE, e incluido en el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA por constituir la mejor área de cría de la avutarda dentro del territorio español.

Por otra parte, el río Esla presenta un destacado interés piscícola habiendo sido clasificado como ciprinícola en atención al conjunto de las especies de peces que lo pueblan. Se ha constatado, además, la presencia de nutria y, posiblemente, la de desmán de los Pirineos.

Destaca que en el territorio, entre Valencia de Don Juan y Zamora, se concentra la mayor población de lobo de España. Debido a que la especie se caracteriza por los grandes desplazamientos, que unen los hábitats montanos con los de la meseta, propone la construcción de pasos de fauna, distanciados entre sí un máximo de 5 kilómetros, reduciendo esta distancia a 2 kilómetros en determinados tramos. Recomienda dimensiones para esos pasos.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio advierte sobre la existencia en el entorno del proyecto de la Reserva Natural de Villafáfila y la Reserva Natural del Embalse del Esla. Recomienda que al proyectar los trazados se eviten hábitats de avutardas, sisones, cigüeñas blancas, rapaces diurnas y nocturnas y otras especies protegidas por la legislación vigente. Propone que se evite también la afeción a bosquetes de encinares, robledales y choperas de especial relevancia por su extensión, edad o refugio de especies de fauna y a lagunas y humedales de especial interés.

Considera necesaria la reposición de las vías pecuarias atravesadas por la autovía. Señala la presencia en la provincia de Zamora de zonas en las que la deforestación debe ser lo más ajustada posible, considerando la posibilidad de repoblar zonas equivalentes a las afectadas y en las que no deberán permitirse durante las obras otros usos como la realización de pistas de rodaje laterales, zonas de aparcamiento, almacenamiento de material, etcétera. Estas zonas son: Laguna utilizada por ánades y garzas en el punto kilométrico 266; nidos de cigüeñas en el punto kilométrico 259 próximos a la localidad de Montamarta; encinar en el punto kilométrico



co 256, choperas en los puntos kilométricos 249, 245, 241, 233 y 225; monte de Santovenia entre los puntos kilométricos 235 y 238; laguna estacional de Castropepe en el punto kilométrico 220; vegetación de ribera del río Esla entre los puntos kilométricos 258 y 260, y laguna de interés faunístico en el punto kilométrico 260. Propone desde Benavente hasta el límite de provincia el desdoblamiento por la izquierda del trazado actual en dirección León para evitar la afección a las masas arboladas del margen derecho.

El Ayuntamiento de Santovenia propone que la autovía discurra por la parte alta del pueblo, izquierda en dirección Zamora, para evitar zonas de regadío.

El Ayuntamiento de Zamora sugiere que en el proyecto no se produzcan ni desmontes ni terraplenes excesivos y que el mismo defina el acondicionamiento y amueblamiento de los que se produzcan.

La Diputación Provincial de León informa favorablemente el desarrollo del proyecto.

El grupo ecologista CICONIA expone que en el kilómetro 260 de la CN-VI existe una laguna que alberga una población de aves acuáticas. Entre los kilómetros 91,500 y 95 de la CN-630, se encuentra un masa de arbolado de encina y pino que limita con la Reserva Nacional de Caza de las Lagunas de Villafáfila. En el kilómetro 117 de la CN-630, a la entrada del núcleo de Montamarta, existen nidos de cigüeña blanca. Entre los kilómetros 60 y 68 de la CN-630 se sitúa un paso habitual de lobo ibérico. Presenta, como aspectos generales a considerar, el aprovechamiento al máximo de la actual carretera, el alejamiento de los cursos de agua, instalación de pasos subterráneos para mamíferos cada medio kilómetro, garantizar el funcionamiento de los desagües naturales, desarrollar medidas contra la erosión y controlar la ubicación de escombreras.

Sin ser consultada, la asociación OCELLUN DURII presentó un informe en el que expone las zonas donde considera que debe instalarse pasos para mamíferos. Estas zonas se localizan entre las localidades de Cubo del Vino y Peleas de Arriba, en la zona de cruce de la CN-630 con la CN-631, en el monte de Santovenia y entre la localidad de San Cristóbal de Entreviñas y el límite provincial con León. Además indica que el paso de la autovía por la ciudad de Zamora deberá respetar el bosque de galería del Duero y el bosque de Valorio. Propone medidas de tratamiento paisajístico.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto el estudio de los distintos trazados considerados para la construcción de la variante de Zamora, entre Roales (Zamora norte) y Morales del Vino (Zamora sur), dentro del corredor de la Vía de la Plata.

Se han estudiado siete posibles alternativas de trazado de las cuales seis discurren por el oeste de la ciudad de Zamora y una por el este.

Las alternativas que discurren por el oeste se inician al norte de Roales y dejan el citado núcleo al oeste. Se plantean diferentes soluciones para cruzar el río Duero. La solución propuesta en el subtramo R atraviesa el tesó del Cuerno al oeste del parque de Valorio y de la cárcel provincial y cruza el río Duero mediante un viaducto de 510 metros. El subtramo Q atraviesa el río Duero con un viaducto de 525 metros, transita paralela al valle de Guimará 1.200 metros al oeste de la solución R. El subtramo N2 cruza el río Duero 1.700 metros al oeste de la solución Q, mediante un viaducto de 380 metros. Estas tres soluciones confluyen al noroeste del núcleo de Morales del Vino, donde se plantean dos soluciones para conectar con la actual CN-630 al sur del citado núcleo. La solución propuesta en el subtramo W bordea Morales del Vino, por el este y el subtramo X lo hace por el oeste.

Las distintas soluciones por el oeste presentan seis enlaces y, según se cruce el río Duero y se efectúe la variante de Morales del Vino, la longitud total varía entre los 21.842 metros y los 25.227 metros.

La alternativa que discurre por el este de la ciudad de Zamora se inicia en el mismo punto que las oeste y se desarrolla pasando por el noreste del núcleo de Valcabado y al sureste del núcleo de Monfarricinos. Cruza el río Valderaduey mediante un viaducto de 200 metros, aproximadamente, y se dirige hacia el barrio de Villagodio para cruzar el río Duero mediante un viaducto de 440 metros, 200 metros aguas arriba de su confluencia con el río Valderaduey. Continúa hacia el sur bordeando al este el núcleo de Morales del Vino para enlazar con la N-630 al sur de dicho núcleo.

La alternativa este, que se desarrolla como unión de tres subtramos denominados M, S y V, presenta seis enlaces y tiene una longitud total

de 22.514 metros. Esta alternativa precisa de un volumen de préstamos de 3.253.739 m<sup>3</sup>.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a la rentabilidad económico-social, funcionalidad, geología-geotécnica y medio ambiente. La comparación concluye recomendando la alternativa que discurre al este de la ciudad de Zamora.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación, atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología, geomorfología, hidrología, hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio histórico y cultural, medio socio-demográfico, actividades económicas y planeamientos urbanísticos.

El estudio identifica y valora los impactos que el proyecto generará sobre cada elemento del medio para la fase de construcción y para la fase de explotación de la autovía, concluyendo que la magnitud media de los impactos es moderada pero, puntualmente, algunas afecciones alcanzan magnitud severo-crítica.

Esas afecciones se deben a que en la zona al oeste de la ciudad de Zamora, donde discurren seis de las siete alternativas propuestas, la diferencia de cotas entre ambas márgenes del río Duero hace necesaria la construcción de viaductos como importantes taludes que modificarían severamente la geomorfología y el paisaje. En la alternativa que discurre al este de la ciudad de Zamora ese impacto es moderado.

Durante la fase de funcionamiento, el impacto global se considera moderado excepto en la zona de cruce del río Duero donde la afección se considera severa en la solución N2, donde la diferencia de cotas es algo menor y más alejada del núcleo de Zamora, crítica en las soluciones R y Q, y moderada en la solución al este de Zamora.

El estudio expone la afección de cada alternativa sobre cada elemento del medio analizado, concluyendo que la alternativa al este de Zamora es preferible o similar a las consideradas al oeste de Zamora, excepto en la ocupación de suelos de alta productividad agrícola al transitar esa alternativa en mayor longitud por suelos de vega.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados y aporta un Programa de Vigilancia Ambiental que incluye una serie de recomendaciones y acciones a desarrollar durante las fases de construcción y explotación.

El estudio concluye recomendando el desarrollo de la alternativa al este de Zamora.

## ANEXO IV

### Información pública del estudio de impacto ambiental

#### Relación de alegantes

Se han presentado 13 alegaciones durante el período de información pública.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Confederación Hidrográfica del Duero informa favorablemente el estudio hidrológico incluido en el estudio informativo y considera que el anejo de impacto ambiental es un documento detallado.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León adjunta los planos de las vías pecuarias de los términos municipales afectados.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León informa que el subtramo Zamora (norte)-Zamora (sur) no afecta a ningún espacio natural protegido.

El Ayuntamiento de Cazorra propone modificaciones en un enlace.

El Ayuntamiento de Cubillos solicita una conexión con la autovía.

El Ayuntamiento de Valcabado considera adecuado el trazado propuesto por el estudio informativo.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa favorablemente la solución propuesta por el estudio informativo.

Don José Carballes expone que la autovía intercepta un camino para el que no se prevé ningún paso, lo que supondrá recorrer medio kilómetro hasta la restitución prevista por el estudio.