

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13023 *RESOLUCIÓN de 13 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-122, de Zaragoza a Valladolid. Variante de El Burgo de Osma. Provincia de 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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 14 de enero de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del «Estudio previo de la autovía del Duero: Corredor apoyado en la carretera N-122, entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad», 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 período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de septiembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, para el ámbito de la variante de El Burgo de Osma, y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental de la variante de El Burgo de Osma, que se corresponde con un tramo del estudio previo, al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 12 de agosto de 2000, en la prensa local con fecha 17 de agosto de 2000, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Soria» de fecha 16 de agosto de 2000.

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.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 28 de noviembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

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

Analizada la información recibida, con fecha 14 de marzo de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras información adicional al estudio de impacto ambiental. Dicha información fue facilitada con fecha 7 de mayo de 2001.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, 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 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, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Carretera N-122, de Zaragoza a Valladolid. Variante de El Burgo de Osma. Provincia de Soria».

Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa 2, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación de la autovía, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del proyecto.*—El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

El viaducto sobre el río Ucero se prolongará en dirección este hasta la altura del punto kilométrico 6+200 de forma que abarque la carretera SO-920 a San Leonardo de Yagüe y el canal de riego de Alarides. El estribo oeste se situará, según lo previsto en el estudio informativo, antes del cruce con la carretera situada en el punto kilométrico 5+380.

No se dispondrán pilas en el cauce del río Ucero, situándose éstas al menos a 5 metros a cada lado del cauce, sin perjuicio de lo establecido en la condición 2, sobre protección de la vegetación de ribera. La altura del viaducto sobre la vega del río Ucero será tal que permita el paso de la maquinaria agrícola y vehículos bajo la misma, por los caminos existentes.

2. *Protección de los suelos y la vegetación.*—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 afeción 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.

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 en montones de altura no superior a los 1,5 metros, para 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 mediante siembra, riego y abonado periódico.

Con objeto de minimizar la afeción a la vegetación de ribera, choperas y cultivos del valle del río Ucero, durante la construcción de la estructura los viales de acceso no superan la anchura de la propia estructura. Las pilas y los estribos del viaducto se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 1.

En el resto del trazado, se minimizará la afeción 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 caminos existentes.

El ramal de incorporación a la autovía, en el enlace oeste, y el camino de servicio podría afectar a un pequeño bosque de enebros y encinas, situado aproximadamente 100 m al norte del punto kilométrico 1+000, por lo que en su diseño se considerará la minimización de dicha afeción.

3. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

a) Con objeto de no afectar significativamente a los cursos naturales de agua interceptados por el trazado, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, excepto el previsto para el arroyo Posadas en el punto kilométrico 2+350. Se dispondrá una obra de restitución por cada uno de estos cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra.

b) En consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, se realizará un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se elimine el riesgo de inundación temporal de los terrenos colindantes con la infraestructura.

c) 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 de decantación, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan

los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirá de la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

d) Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizándose que la colocación de alguno 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.

e) Se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arrojará valores próximos o superiores a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

f) El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la autovía. 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. Dichos dispositivos se establecerán, al menos, en el río Ucero.

g) 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.

4. *Protección de la fauna.*—A pesar de que el estudio de impacto ambiental considera suficiente la permeabilidad de la infraestructura con la adecuación de los drenajes como pasos de fauna, el proyecto de construcción incorporará un estudio faunístico de detalle, elaborado en consulta con la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, que concluirá sobre la necesidad de establecer pasos específicos de fauna. En el caso de que de dicho estudio se derivase la necesidad de establecer pasos específicos de fauna, el proyecto de construcción incluirá la ubicación, dimensiones y características de los mismos atendiendo a su pretendida funcionalidad.

Además, el proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos medianos. El proyecto incluirá un estudio específico, elaborado en consulta con la citada Consejería, que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos, de manera que se asegure la duplicidad funcional.

Respecto a la ubicación y características de la adecuación de las obras de drenaje, otros elementos de drenaje, y cerramientos, el proyecto de construcción atenderá las siguientes actuaciones:

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

En el diseño de adecuación de las obras de drenaje como paso de fauna se considerará sustituir los drenajes de tubo de 1,80 metros por marcos de, al menos 3 × 2 metros y se dotará a esos drenajes de pasarelas laterales. Las salidas de esos drenajes serán objeto de restauración vegetal específica atendiendo a su funcionalidad.

El programa de vigilancia ambiental, para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas. En función de los resultados obtenidos, se inferirá la necesidad de modificar o complementar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección acústica.*—A pesar de que según el estudio de impacto ambiental no es necesaria la instalación de medidas de protección acústica, dado que las edificaciones próximas al trazado se sitúan fuera de la distancia donde el modelo acústico aplicado estima que se podría superar el umbral crítico nocturno, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que permita verificar las predicciones del estudio de impacto ambiental. En su caso, se desarrollaran las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición.

Se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones en las edificaciones dispersas próximas al trazado y en aquellos

terrenos calificados como urbanos o urbanizables en el planeamiento urbanístico de El Burgo de Osma-Ciudad de Osma.

Dichas medidas de protección acústica consistirán en barreras antirruido o caballones de tierra, no siendo aceptables pantallas arbóreas por su escasa efectividad en la atenuación del ruido. Se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afición a la avifauna que conllevan.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y al Ayuntamiento de El Burgo de Osma-Ciudad de Osma para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de 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 caso de que el ruido de fondo inicial, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

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

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, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

6. *Protección del patrimonio cultural.*—En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, previamente a la aprobación del proyecto de construcción, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autovía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, con especial atención a las zonas próximas a los yacimientos números 2, 12 y 9 y a la zona de protección arqueológica de Uxama, todos ellos situados, según el estudio de impacto ambiental, a menos de 125 metros del trazado. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el citado proyecto de construcción.

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.

El proyecto de construcción incorporará, previa consulta a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, la reposición de las vías pecuarias afectadas por la autovía asegurando el mantenimiento de su integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél. Según el estudio de impacto ambiental las vías pecuarias afectadas son dos cañadas reales intersectadas en los puntos kilométricos 4+440 y 8+000.

7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*—Durante la fase de construcción de la nueva autovía 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 el Ayuntamiento de El Burgo de Osma-Ciudad de Osma, de forma que se optimice el número de pasos, minimizando la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva.

8. *Préstamos y vertederos.*—De acuerdo con las mediciones recogidas en el estudio informativo, la obra precisará un volumen de vertedero de 271.654 metros cúbicos, no previendo el estudio informativo la necesidad de préstamos. A dicha cubicación habrá que añadir los excedentes generados por la sustitución del terraplén por viaducto, en el valle del río Ucero, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

La documentación adicional facilitada por la Dirección General de Carreteras presenta una estimación de posibles alternativas de ubicaciones de vertederos. En consecuencia, el proyecto de construcción considerará como primera opción de vertederos las citadas ubicaciones. Respecto al vertedero situado al norte del punto kilométrico 6+800, durante su replanteo y explotación se verificará la no afección a la masa de pinar próxima al mismo.

En el caso de que el proyecto de construcción decida algún emplazamiento para dichas instalaciones no contemplado en la documentación adicional, ese nuevo emplazamiento deberá estar avalado por un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas consideradas. Estas zonas deberán someterse a autorización expresa por parte de Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, de acuerdo con la normativa de aplicación en esta Comunidad Autónoma.

En la búsqueda de los emplazamientos adecuados se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos.

La localización precisa de todos estos emplazamientos permanentes, sea cual sea su capacidad prevista, vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración con su presupuesto, que tendrán carácter contractual.

En cualquier caso, el emplazamiento final de los vertederos, posibles zonas de préstamos 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. Para ello, el proyecto de construcción incorporará una cartografía a una escala de detalle no menor de 1:10.000, de las zonas de exclusión de vertederos, posibles zonas de préstamos e instalaciones auxiliares, incluyéndose como zonas de exclusión las siguientes:

Valle del río Ucero.
Zona de protección arqueológica de Uxama.
Yacimientos arqueológicos.
Bosquetes de vegetación arbórea.

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

9. *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, paso sobre la vega y el río Ucero, cruce del arroyo Posadas, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente: Vertederos, posibles zonas de préstamos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares y viario de acceso a la obra.

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.

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.

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.

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 que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá 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. Además, en el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación.

10. *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 establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, 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.

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 Oriental, 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, 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 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) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a ocupación del valle del río Ucero, recogido en las condiciones 1 y 2.

Programa de seguimiento ambiental para la fase de obras, presentado por la Dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos 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 medioambientales.

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) 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 y, en su caso, pasos de fauna, cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

11. *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, así como los siguientes informes y documentos:

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

Medidas relativas a la protección de suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.

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

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

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 6.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertederos y, en su caso, préstamos, a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de obra, a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual y financiación de las medidas correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, en el estudio informativo y en 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 2, 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 Comunidad Autónoma.

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, 13 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente	—
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Departamento de Investigación y Experimentación Forestal de Valonsadero en Soria	—
Diputación Provincial de Soria	—
Cámara Agraria Provincial de Soria	—
Ayuntamiento de El Burgo de Osma-ciudad de Osma	—
Instituto Tecnológico Geominero de España (ITGE)	—
CODA	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza-AEDENAT ..	—
Federación de Amigos de la Tierra-FAT	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza-ADENA	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados SCV	—
Sociedad Española de Ornitología SEO	X
Grupo Lobo en Madrid	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza ASDEN	X
Federación Ecologista de Castilla y León en Valladolid	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas, es el siguiente:

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León señala la afección a la vega del río Ucero.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, a través de su Delegación Territorial en Soria, expone que no se ha tenido en cuenta la normativa urbanística de El Burgo de Osma, que se contemplan pasos alternativos para las vías pecuarias y que la variante se efectúe por el norte y cercana a la ciudad.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León advierte la presencia de la ciudad celtibérico-romana de Uxama y la vía Astúrica-caesaraugusta.

La Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza-ASDEN indica la presencia de nutria en el río Ucero y la importancia de la fauna asociada a encinares, quejigares y sabinars. Destaca la presencia de vegetación de ribera en el río Ucero. Señala la conveniencia de realizar la variante por el norte de El Burgo de Osma.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio es definir y valorar las posibles alternativas de la variante de la carretera N-122, con características de autovía, en la localidad de El Burgo de Osma.

Según datos de 1997, la carretera N-122 en su tramo de travesía de El Burgo de Osma presenta una intensidad de tráfico de 4.568 vehículos/día, con un 22 por 100 de vehículos pesados.

Se plantea como solución una autovía con una mediana de 14 metros de anchura. Todas las alternativas se desarrollan en el término municipal de El Burgo de Osma-ciudad de Osma.

El estudio informativo plantea tres soluciones, todas al norte del núcleo de El Burgo de Osma. El origen común de las tres alternativas se sitúa en el punto kilométrico 219+500 de la N-122, frente a Alcubilla del Marqués,

y las tres finalizan en el punto kilométrico 211+500 de la N-122 junto a la confluencia con la carretera C-116 a Almazán. Las tres soluciones presentan dos enlaces, al inicio y al final de la variante.

Alternativa 1: Es la alternativa más septentrional y que más se aleja del núcleo de El Burgo de Osma. Presenta una gran curva que cruza la carretera a San Leonardo de Yagüe a la altura de Los Olmos. En el balance de tierras presenta una necesidad de vertedero de 420.000 metros cúbicos. El viaducto previsto sobre el río Ucero tiene una longitud de 380 metros con una altura sobre el río de 16 metros. Su longitud total es de 10.260 metros.

Alternativa 2: Transita más próxima al núcleo de el Burgo de Osma que la alternativa 1, cruzando la carretera a San Leonardo de Yagüe a la altura de Los Linares. Presenta un excedente de tierras con destino a vertedero de 271.654 metros cúbicos. El viaducto previsto sobre el río Ucero tiene una longitud de 480 metros con una altura sobre el río de 13 metros. Su longitud total es de 9.580 metros.

Alternativa 3: Es la solución más meridional y que más se aproxima al núcleo de El Burgo de Osma. Cruza la carretera a San Leonardo de Yagüe a la altura de Valdecantos. Presenta una necesidad de préstamos de 177.072 metros cúbicos. El viaducto sobre el río Ucero tiene una longitud de 420 metros con una altura sobre el río de 13 metros. Su longitud total es de 9.460 metros.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a los objetivos ambiental, económico y funcional. El estudio aplica el método agregación total Pattern asignando coeficientes de ponderación de 0,3 para el objetivo ambiental, 0,4 para el objetivo económico y 0,3 para el objetivo funcional. El estudio informativo complementa el análisis multicriterio con el método de agregación parcial Qualifex. El estudio concluye proponiendo la alternativa 2.

Para la alternativa 2 el estudio informativo prevé unos taludes de 2H:3V en terraplén y 1H:1V en todos los desmontes excepto entre los puntos kilométricos 2+200 y 2+500 donde se prevé, 3H:2V. Se incluyen veinticinco obras de drenaje transversal consistentes en tres marcos de 3 x 2 metros y el resto caños de 1,8 metros. En el viaducto se prevén vanos intermedios de 30 metros de luz.

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 y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio incluye un inventario ambiental, que describe las características del medio donde se asienta la autovía propuesta, atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología y geomorfología, hidrología e hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, estructura territorial, población, estructura socioeconómica, usos productivos del suelo, usos soporte del suelo, espacios naturales protegidos y de interés, y patrimonio sociocultural.

El estudio realiza una descripción del proyecto, describiendo las alternativas, atendiendo a sus características de trazado, movimientos de tierras y estructuras especiales.

Se realiza una identificación y valoración cualitativa de impactos para cada una de las alternativas, procediendo a su jerarquización.

El estudio indica que las tres alternativas presentan un perfil similar de gravedad ambiental y que este es de nivel bajo, impacto compatible. Los impactos que adquieren una valoración de medio, según el estudio son:

Aumento de la erosionabilidad debido a las características de los materiales interceptados, sobre todo al inicio del tramo sobre arcillas y areniscas, y debido a los taludes previstos.

Afección al régimen hídrico del arroyo Madre, encauzado por las alternativas 2 y 3.

Impacto sobre el paisaje, destacando la vega del río Ucero donde el viaducto y el terraplén serán muy visibles en todas las alternativas.

Efecto barrera sobre el medio humano.

Ocupación de suelos productivos o agrarios.

Riesgos de hallazgos arqueológicos sin control.

Afección a vías pecuarias.

El Estudio expone que la alternativa preferible es la alternativa 2 al ser la opción preferible globalmente pues tan solo en un indicador de impacto sería la peor opción, siendo la preferible en relación a otros quince indicadores ambientales y la opción intermedia para seis indicadores.

El Estudio incluye, como medidas preventivas y correctoras, entre otras, las siguientes: restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, servicios, préstamos y vertederos; prospección y control arqueológico; jalonamiento de áreas sensibles; restricción temporal de las tareas de obra; medidas de estabilización de taludes; medidas de corrección hídrica; pasos para animales; cerramientos y dispositivos de escape para la fauna; medidas de permeabilización para las personas; y restitución de las vías pecuarias.

El estudio concluye con un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado un total de siete alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

El Ayuntamiento de El Burgo de Osma-ciudad de Osma solicita la sustitución del terraplén situado entre los puntos kilométricos 5+840 y 6+600, por una estructura diáfana construida en prolongación del viaducto previsto, con objeto de evitar el impacto paisajístico del terraplén de 7 metros de altura, entre el valle del río Ucero y la población.

Don Javier Otin Nebreda solicita que se garanticen los accesos necesarios que permitan el mantenimiento de una derivación de agua del río Ucero y de una plantación de chopos.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León propone que se considere, con carácter general, la construcción de pasos subterráneos para fauna, proponiendo una tipología de paso de 20 metros de ancho por 4 metros de alto; construcción de barreras que impidan el acceso de fauna silvestre a la carretera, construcción de pasos superiores de fauna, utilización de elementos que eviten el impacto de la infraestructura sobre la fauna, citando: Objetos reflectantes, bandas de pintura, señales que indiquen a los conductores el peligro de atropellos y dispositivos de escape.

13024 *RESOLUCIÓN de 14 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Conducción de agua desde el acueducto Tajo-Segura para incorporación de recursos a la llanura manchega (Cuenca-Toledo-Ciudad Real): Ramal para abastecimiento de agua a Ciudad Real y Puertollano. Tramos Puerto Lápice-Casa Bolote y Ciudad Real-Puertollano, de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas.*

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 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Obras Hidráulicas remitió, con fecha 16 de mayo de 1995, a la entonces Dirección General de Política Ambiental, la memoria resumen del proyecto de Conducción de Agua desde el Acueducto Tajo-Segura para Incorporación de Recursos a la Llanura Manchega, cuya finalidad era el abastecimiento de agua a poblaciones y la regeneración hídrica de la Mancha húmeda.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento, estableció el 9 de junio de 1995 un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento la, entonces, Dirección General de Información y Evaluación Ambiental trasladó, el 21 de septiembre de 1995, a la Confederación Hidrográfica del Guadiana, las contestaciones recibidas para que fuesen consideradas en el Estudio de Impacto Ambiental.