

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

14748 *RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía Palencia-Aguilar de Campóo. CN-611 de Palencia a Santander, puntos kilométricos 13 al 113, tramo Palencia-Aguilar de Campóo. Provincia de Palencia», de la Dirección General de Carreteras.*

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, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 17 de diciembre de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía Palencia-Aguilar de Campóo. CN-611 de Palencia a Santander. Puntos kilométricos 13 al 113. Tramo Palencia-Aguilar de Campóo. Provincia de Palencia», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de noviembre 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 Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 7 de julio de 2000 y posterior corrección de un error en la Resolución sobre información pública en el «Boletín Oficial del Estado» de 1 de agosto de 2000 y de otro error en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de septiembre de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de enero de 2001, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Ley 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Palencia-Aguilar de Campóo. CN-611 de Palencia a Santander. Puntos kilométricos 13 al 113. Tramo Palencia-Aguilar de Campóo. Provincia de Palencia».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, así como entre las surgidas durante el proceso de información pública, es ambientalmente viable la alternativa

resultante de la combinación de la alternativa A desde el origen hasta Amusco, la alternativa C entre Amusco y Osorno y la alternativa A entre Osorno y el final del trazado, considerándose también viable la alternativa A-5 para cruzar el río Boedo, siempre y cuando en la ejecución de la misma se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa seleccionada en cada tramo, tal y como viene definida en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

Con el fin de preservar la continuidad del territorio, entre los puntos kilométricos 14,000 y 19,000 del tramo I, se procurará desplazar el trazado de la nueva vía hacia el este, aproximándolo lo más posible al pie de la ladera. Se evitará en este entorno la afeción a los yacimientos «La Eja», «Valdelacueva», «Las Coronas», El Paredón» y a la ermita de Nuestra Señora de Rombrada.

Con objeto de minimizar la aparición de efectos negativos sobre la fauna asociada a la IBA 043 Carrión-Frómista, el trazado definitivo, en la parte correspondiente a la alternativa C, se aproximará lo más posible a la CN-611 entre el punto kilométrico 8,000 y el punto kilométrico 10,000 y desde el punto kilométrico 20,000 hasta el punto kilométrico 23,000. Desde el punto kilométrico 10,000 hasta el punto kilométrico 12,000, y desde el punto kilométrico 18,000 hasta el punto kilométrico 20,000 se acercará a la carretera actual lo máximo que permitan las características geométricas para la velocidad de proyecto.

Para minimizar la afeción al LIC existente, desde el final de la variante de Frómista y hasta el inicio de la variante de Marquilla de Campos, la nueva vía se proyectará por el este de la actual CN-611, dejando ésta como vía de servicio.

En el tramo III, entre el punto kilométrico 18,000 y el punto kilométrico 27,500 de la alternativa A se adoptará aquella solución, tras el ajuste pertinente de trazado, que minimice la afeción al curso del río y a la vegetación de ribera que le acompaña, siempre y cuando no se incrementen los impactos sobre el resto de los factores del medio y, especialmente, que no se incremente la afeción a las edificaciones próximas a la alternativa A-5.

En el tramo IV, con el fin de preservar la continuidad del territorio, entre los puntos kilométricos 1,000 y 9,000 se procurará desplazar el trazado de la nueva vía hacia el este aproximándolo lo más posible al pie de la ladera.

En el tramo V, se procurará evitar o minimizar la afeción al roblel existente a la altura del punto kilométrico 2,000, desplazando la traza hacia el este lo máximo posible sin afectar al río Pisuerga a la altura del punto kilométrico 2,300.

En el tramo V, entre los puntos kilométricos 3,200 y 4,000 y entre los puntos kilométricos 7,000 y 9,500, y en el tramo VI entre el punto kilométrico 0,000 y el punto kilométrico 2,600, se procurará adaptar el trazado de la nueva vía utilizando el espacio actualmente ocupado por la CN-611, reponiendo ésta al oeste de la misma.

Se estudiará de nuevo la ubicación del enlace 13 A teniendo en cuenta las nuevas edificaciones existentes y sus accesos.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva autovía con el Camino de Santiago y con las vías pecuarias identificadas en la zona, asegurando su continuidad.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de cons-

trucción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

Los puentes proyectados sobre los ríos Ucieza, Valdavia, Boedo, Burejo, Ritobas y Pisuerga y sobre el Canal de Castilla se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce de una crecida ordinaria, siempre que el sobrecoste económico sea asumible. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los arroyos.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.), en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Ucieza, Valdavia, Boedo, Burejo, Ritobas y Pisuerga y sobre el Canal de Castilla, 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 por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto. 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 los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

4. *Prevención del ruido*

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, 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 haya establecido estas medidas de protección.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

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

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas), menor que 65 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas), menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas), menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas), menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas), menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas), menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas), menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas), menor que 55 dB (A).

5. *Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico*

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Servicio Territorial de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección al Canal de Castilla y a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos 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. El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Protección de la fauna y de la vegetación*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

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

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva autovía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Estudio complementario. En relación con la parte del trazado de la nueva autovía que discurre por la IBA 043 Carrión-Frómista, se profundizará sobre su posible incidencia sobre las comunidades de aves esteparias, especialmente sobre la comunidad de avutardas que campean por la zona, proyectándose las medidas correctoras oportunas para limitar su afección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación, especialmente en las inmediaciones del Canal de Castilla ni en la de los ríos Ucieza, Valdavia, Boedo, Burejo, Ritobas y Pisuerga, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua. Se tomarán las mismas medidas cuando el trazado discurra por la IBA 043 Carrión-Frómista por la presencia de aves esteparias, en especial de avutardas, y entre los puntos kilométricos 1,000 y 3,000 del tramo V por la presencia de buitres. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.), para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones de los ríos Ucieza, Valdavia, Boedo, Burejo, Ritobas y Pisuerga, del Canal de Castilla y de los arroyos interceptados por la traza.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

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

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado 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 proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable, mayor o igual al 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. Se procurará que los taludes de los desmontes sean lo más tendido posible, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense sus ventajas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas,

tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los préstamos y/o vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado 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 periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental 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 Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas 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:

Plan 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) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

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

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

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

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

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

Plan de seguimiento 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 niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de 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.

10. Documentación adicional

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

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y de la explotación, a que se refiere la condición 2.

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

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación, 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 las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes 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 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 6 de julio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (del MIMAM)	
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.	X
Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León.	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	
Consejería del Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Palencia	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León	X
Subdelegación del Gobierno en Palencia	
Instituto Tecnológico y Geominero de España	
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	
ADENA	
AEDENAT (Madrid)	
SEO (Madrid)	X
Sociedad de Conservación de Vertebrados (Madrid)	
Federación Ecologista de Castilla y León	
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA)	X
Ayuntamiento de Palencia	X
Ayuntamiento de Villalobón	
Ayuntamiento de Fuentes de Valdepero	
Ayuntamiento de Monzón de Campos	
Ayuntamiento de Valdespina	
Ayuntamiento de Amusco	X
Ayuntamiento de Támara	
Ayuntamiento de Piña de Campos	
Ayuntamiento de Santoyo	
Ayuntamiento de Frómista	
Ayuntamiento de Boadilla del Camino	
Ayuntamiento de Marcilla de Campos	
Ayuntamiento de Requena de Campos	
Ayuntamiento de las Cabañas de Castilla	
Ayuntamiento de Santillana de Campos	
Ayuntamiento de Osornillo	
Ayuntamiento de Osorno	
Ayuntamiento de Espinosa de Villagonzalo	X
Ayuntamiento de Hijosa de Boedo	
Ayuntamiento de Olmos de Pisuerga	
Ayuntamiento de Santa Cruz de Boedo	
Ayuntamiento de la Vid de Ojeda	
Ayuntamiento de Alar del Rey	
Ayuntamiento de Villela	
Ayuntamiento de Olleros de Pisuerga	X
Ayuntamiento de Puebla de San Vicente	
Ayuntamiento de Santa María de Mave	
Ayuntamiento de Aguilar de Campóo	
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Valladolid	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Valladolid	

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

Confederación Hidrográfica del Duero: Aporta algunas recomendaciones para minimizar la afección a la hidrología superficial y subterránea. Indica algunos aspectos que, a su juicio, debe incluir el estudio de impacto ambiental: Estudio de la red de drenaje y escorrentía, inventario de acequias, canales, presas, etc., un estudio hidrológico-hidráulico, análisis de calidad de aguas superficiales y subterráneas, estudio de los acuíferos subterráneos, efectos de corte de los trabajos de excavación y drenaje, completar el inventario de puntos de agua, etc.

Junta de Castilla y León (Consejería de Educación y Cultura): Manifiesta la necesidad de que el estudio de impacto ambiental incluya la totalidad de los yacimientos arqueológicos existentes en la zona e incluidos en el inventario arqueológico de la provincia de Palencia. Asimismo, indica que debe evaluarse la posible incidencia de la obra en el Canal de Castilla y el Camino de Santiago (ambos bienes de interés cultural).

Junta de Castilla y León (Consejería de Agricultura y Ganadería): Indica que las alternativas atraviesan zonas regables declaradas de interés general. Además, dice que se debería coordinar la redacción del estudio con los trabajos de la segunda concentración parcelaria en Piña de Campos. Sugiere que se debe mantener la permeabilidad territorial para minimizar el efecto barrera. Por último considera que se debe minimizar la ocupación de suelo fértil y la fragmentación parcelaria.

Junta de Castilla y León (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental): Considera que el estudio informativo debe tener en cuenta las siguientes figuras de ordenación del territorio actualmente en tramitación: Directrices de Ordenación Territorial de Castilla y León y Plan Regional de Ambito Territorial para la Protección del Canal de Castilla. Indica, además, que se debe considerar el espacio natural de «Las Tuerces», incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.

Junta de Castilla y León (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Medio Natural): Realiza las siguientes observaciones: En el tramo I recomienda descartar la variante I3. En el tramo II no está de acuerdo con el planteamiento de variantes por el este de las poblaciones atravesadas, ya que eso impide aprovechar las actuales variantes, situadas al oeste, para desdoblarlas. Considera que en el tramo III, la alternativa III1 se sitúa muy cerca del Canal de Castilla y que este corredor discurre por zonas de elevada pendiente. En el tramo IV considera que la alternativa IV1 afecta a una amplia masa de quercíneas en excelente estado de conservación. En el tramo V opina que la variante V1 afecta a una zona próxima al cañón de la Horadada, por lo que puede alterar la calidad paisajística de la cuenca visual del espacio protegido de «Las Tuerces». En el tramo VI dice que la variante VII presenta el mismo inconveniente que la V1. Finalmente, dice que el estudio no hace mención a los tramos fluviales afectados, especialmente los clasificados como «aguas trucherías».

Junta de Castilla y León (Delegación Territorial de Palencia. Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio): Remite copia del informe que, en su día, envió a la empresa redactora del estudio informativo. Incluye algunas observaciones nuevas, como que hay que considerar dos lagunas pendientes de incluir en el Catálogo de Zonas Húmedas y que el corredor V2 puede afectar a la cascada del Murciélago, incluida en el Inventario Abierto de Espacios Naturales. Adjunta planos con las vías pecuarias y los montes afectados. Considera que se deben establecer pasos para fauna, al menos, en los puntos kilométricos siguientes: Puntos kilométricos 70 al 71; punto kilométrico 84; puntos kilométricos 95 al 96, y puntos kilométricos 98 al 102.

Diputación Provincial de Palencia: Considera oportuno no manifestar ninguna sugerencia negativa.

Ayuntamiento de Támara de Campos: No encuentra problemas medioambientales en ninguno de los trazados que pasan por el municipio. Alega que el trazado entre Támara de Campos y Piña de Campos podría afectar a la ermita de la Virgen de Rombrada.

Ayuntamiento de Palencia: No aporta ninguna sugerencia ya que entienden que no se produce ningún incremento de impacto ambiental.

Ayuntamiento de Espinosa de Villagonzalo: Propone que el trazado a su paso por el municipio sea el que sigue la actual carretera N-611, donde está previsto construir una zona de servicios. Manifiesta que la otra alternativa afectaría negativamente al municipio, ya que atravesaría una gran zona de terreno agrícola.

Ayuntamiento de Olleros de Pisuerga: Solicita que se construya un paso subterráneo para ganado y maquinaria agrícola en el punto kilométrico 101. A la misma altura se encuentra la conducción de agua potable del pueblo, y pide que quede accesible en toda su longitud. Solicita que no se entierre la conducción del sistema de riego de la presa de Ritobas, que se encuentra a la altura del punto kilométrico 101.5. Proponen que se elija el corredor V2 por su menor afección a tierras de regadío y a conducciones de agua.

Universidad de Valladolid (Departamento de Geografía): Recomienda contemplar con especial cuidado todo lo referente a los pasos de fauna.

Sociedad Española de Ornitología (SEO): Indica que la zona estudiada atraviesa la IBA número 43 «Carrión-Frómista», del inventario de SEO/Bird-Life. Dice que el estudio no valora la presencia de avutardas al este de la CN-611, entre Piña de Campos y Marcilla de Campos. Propone que en este tramo la autovía se acerque lo más posible a la carretera actual. Indica que la avutarda evita utilizar una banda de terreno de entre 1 y 2 km a cada lado de las carreteras, lo que debe ser tenido en cuenta en el estudio.

Ecologistas en acción: Proponen desdoblar la carretera existente. Indican que los datos referidos a flora y fauna están desfasados. Consideran conveniente que a la altura del PK 91 se construya un túnel. Recomiendan tener especial cuidado en el diseño de los pasos para fauna.

ANEXO II

Descripción del Estudio Informativo y de sus alternativas

El tramo de la CN-611, objeto de este estudio, se localiza en la provincia de Palencia, entre las localidades de Palencia y Aguilar de Campóo. En esta zona discurre próxima al Canal de Castilla, cruzándolo varias veces. Desde Alar del rey, donde tiene su origen la citada obra histórica, la carretera discurre paralela al río Pisuerga.

Las características constructivas de la autovía proyectada serán las siguientes:

La velocidad de proyecto será de 120 km/h (o 100 km/h en el caso en el que en algún tramo se decida rebajarla a este valor, por razones impuestas por la orografía y de acuerdo con las instrucciones de la orden de estudio).

Las calzadas serán de dos carriles de 3,50 m de anchura cada uno, con arcones exteriores de 2,50 m de anchura y arcones interiores de 1,00 m.

Las inclinaciones longitudinales de la rasante no superarán el 4 % y los radios en planta mínimos serán de 500 m para velocidad de proyecto de 100 km/h y de 700 m para velocidad de proyecto de 120 km/h.

La autovía tendrá su origen en la variante norte de Palencia y el final conectará con el tramo (de la misma autovía) Aguilar de Campóo-Límite de provincia de Santander, actualmente en fase de redacción del proyecto de construcción. La conexión es en el P.K. 113 de la actual CN-611.

Dada la longitud de la autovía estudiada, próxima a los 100 kilómetros, se ha procedido a dividir el estudio en los seis tramos siguientes, con características físicas, naturales, socioeconómicas y constructivas similares, analizando las alternativas contenidas en cada uno de ellos:

Tramo I: El tramo se extiende desde la variante de circunvalación de Palencia de la CN-611, próximo a esta ciudad, hasta las proximidades de Frómista y Boadilla del Camino, a unos 3 kilómetros al sur de estos dos pueblos. La longitud del tramo es del orden de 30 kilómetros. Se atraviesan los términos municipales de Palencia, Villalobón, Fuentes de Valdepero, Monzón de Campos, Amusco, Astudillo, Támara y Santoyo.

Las alternativas estudiadas en este tramo son las siguientes:

En la variante norte de Palencia existen dos posibles puntos de partida, definidos por las posibilidades de construir un enlace. Desde estos dos puntos, y hasta Fuentes de Valdepero, se establecen dos opciones de trazado: las alternativas A o B. La primera permite continuar desde Fuentes de Valdepero por ambas opciones (A y B), mientras que la segunda fuerza a continuar por la alternativa B. Existe una conexión (X1), que partiendo de la opción B enlaza con la A.

Desde Fuentes de Valdepero al final del tramo existen dos alternativas, la A, al oeste, y la B, al este. La primera presenta dos variantes posibles en su origen, la A1 y A2, que se unen a los 4 kilómetros de recorrido con el trazado básico (las variantes A, A1 y A2 se diferencian en la forma de realizar la subida y bajada al páramo de Monzón de Campos).

En el final del tramo existen dos conexiones (X3 y X4), que permiten pasar de la alternativa A del tramo I a la B del tramo II, y de la B del tramo I a la A del tramo II.

Tramo II: El tramo se extiende desde las proximidades de Frómista y Boadilla del Camino, a unos 3 kilómetros al sur de estos dos pueblos, hasta las inmediaciones de Osorno, a unos 2 kilómetros al sur de este núcleo urbano. La longitud del tramo está comprendida entre 16 y 19 kilómetros.

Se atraviesan los términos municipales de Santoyo, Frómista, Boadilla del Camino, Requena de Campos, Marcilla de Campos, Lantadilla, Osorno la Mayor y Osomillo.

En este tramo se estudiaban inicialmente dos alternativas, A y B, incorporando posteriormente una tercera, C, como resultado de las respuestas recibidas en la fase de consultas previas.

Las alternativas A y B son sensiblemente paralelas a la CN-611 hacia el este, pero con distintas distancias a la misma: la B, entre 6 y 7 km y la A entre 1 y 2 km.

La alternativa C se separa del trazado de la alternativa A a la altura de la población de Amusco, cruzando el Canal de Castilla y la CN-611. Una vez rebasado el núcleo de Frómista, esta alternativa vuelve a cruzar sobre la carretera citada y el canal, uniéndose a la alternativa A en la zona del cruce con la CN-120.

Tramo III: El tramo se extiende desde las proximidades de Osorno, a unos 2 km al sur del núcleo urbano, hasta Herrera de Pisuerga. La longitud del tramo está comprendida entre 27 y 30 kilómetros.

Se atraviesan los términos municipales de Osorno la Mayor, Abia de las Torres, Melgar de Fernamental (Burgos), Espinosa de Villagonzalo, Herrera de Pisuerga, Castrillo de Riopisuerga (Burgos), Villaprovedo, Santa Cruz de Boedo, San Cristóbal de Boedo, Calahorra de Boedo y Páramo de Boedo.

Existen dos alternativas principales, al este de la actual CN-611 la B, y al oeste la A. Es destacable que la actual carretera corta las masas forestales al norte de Osorno, por lo que no se plantean alternativas próximas a ella.

La alternativa B cruza en unos 7 kilómetros el término de Melgar de Fernamental, entrando en la provincia de Burgos, y algo más al norte vuelve a entrar en esta provincia en unos 500 metros, en un apéndice del término de Castrillo de Riopisuerga. Las restantes alternativas discurren íntegramente por la provincia de Palencia.

En la alternativa B existen dos posibilidades de cruce del río Valdavia, el propio eje B y la variante B1. Asimismo, existe una conexión (X5), que permite acceder a esta alternativa desde la alternativa A del tramo anterior.

En la alternativa A existen tres posibles cruces del río Valdavia, el Eje 5 y las variantes A3 y A4. En su parte final se bifurca en dos opciones, la A y la variante A5, la primera más al oeste, paralela a la carretera de Santa Cruz de Boedo a Calahorra de Boedo y la segunda, al este, paralela al ferrocarril Palencia-Santander. Existen dos conexiones desde la alternativa B del tramo anterior, la X6 que conecta con el eje A y la X7 que lo hace con la variante A3.

Tramo IV: El tramo se extiende desde Herrera de Pisuerga hasta Alar del Rey.

Se atraviesan los términos municipales de Páramo de Boedo, Herrera de Pisuerga, La Vid de Ojeda, Prádanos de Ojeda y Alar del Rey.

En este tramo se considera una alternativa única, la A, de 9,405 kilómetros, que evita las zonas ambientales más frágiles del territorio cruzado. En fases anteriores del estudio, se han desestimado otros corredores y alternativas por presentar importantes problemas, tanto ambientales como técnicos y económicos.

Tramo V: El tramo se extiende desde Alar del Rey hasta un kilómetro al norte de Olleros de Pisuerga, con una longitud de 10 kilómetros.

Se atraviesan los términos municipales de Alar del Rey y Aguilar de Campó, lindando la variante A7 en unos 300 metros con el término municipal de Rebolledo de la Torre, perteneciente a la provincia de Burgos, cerca de la pedanía de Villela.

El trazado estudiado es una alternativa única, por los grandes condicionantes ambientales y orográficos que presenta la zona, con variantes en su origen y final.

En el entorno del punto kilométrico 93 de la actual CN-611, donde existe un promontorio de fuerte relieve, se plantean dos opciones de cruce en túnel (Eje A y Eje A-6) y una bordeando esta zona en desmonte (Eje A-7). Las variantes tienen una longitud de unos tres kilómetros cada una.

Desde la unión de las anteriores variantes al eje principal, se propone un trazado único hasta las inmediaciones de Olleros de Pisuerga, donde vuelve a haber dos opciones. La primera aprovecha el trazado de la actual CN-611, mientras la segunda discurre paralela y a escasa distancia hacia el este, sin ocupar la CN-611.

Tramo VI: El tramo se extiende desde un kilómetro al norte de Olleros de Pisuerga hasta Cabria, pedanía de Aguilar de Campó, denominándose variante de Aguilar de Campó. Su longitud es de 10 kilómetros.

Se atraviesan el término municipal de Aguilar de Campó y, de forma tangencial, se cruza en 1,5 kilómetros el término de Pomar de Valdivia (opciones orientales).

En el tramo de estudio existen dos alternativas principales, la A y la B, existiendo una variante de la primera (A9) y una conexión entre esta variante y el Eje B (X8).

Para realizar la selección de alternativas en cada uno de los tramos, en el Estudio Informativo se efectuó un análisis multicriterio en el cual se tuvieron en cuenta factores ambientales, económicos, funcionales y territoriales. El resultado final, tras la aplicación de la mencionada metodología, fue la selección, en cada uno de los Tramos, de las siguientes alternativas:

Tramo I: alternativa A.

Tramo II: alternativa A y alternativa C.

Tramo III: alternativa A con la variante A5 en el subtramo de aproximación a Herrera de Pisuerga..

Tramo IV: alternativa A.

Tramo V: alternativa A.

Tramo VI: alternativa A.

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

El estudio de impacto ambiental comienza con una descripción de las distintas fases del estudio informativo, en donde se detallan las escalas de trabajo utilizadas en cada una de ellas. Indican que es dentro de la fase B, a escala 1:5.000, donde se elabora el estudio de impacto ambiental. Mencionan que en la fase C es donde se estudiarán con detalle los tramos más conflictivos de la alternativa seleccionada, en función de los resultados de la fase de información pública. A continuación, se recoge la normativa legal que ha sido tenida en cuenta para la elaboración del estudio de impacto ambiental.

En el siguiente punto se expone la metodología que sigue el estudio, definiendo el contenido de cada uno de los capítulos del estudio de impacto ambiental. Para la comparación ambiental de alternativas, emplean la terminología definida en el Real Decreto 1131/1988.

El capítulo siguiente recoge las principales características del proyecto, indicando en primer lugar las características de diseño empleadas para la autovía. A continuación, se definen los seis tramos en los que divide el estudio, detallando los términos municipales que atraviesa cada uno de ellos.

En el capítulo denominado inventario ambiental de la comarca, se recogen las principales características ambientales de la zona en la que se enmarca la actuación. Los elementos del medio analizados son los siguientes: clima, geología, edafología, geomorfología, hidrografía y calidad de aguas, hidrogeología, vegetación, fauna, socioeconomía, paisaje, patrimonio cultural, espacios naturales y planeamiento territorial. Igualmente, se analizan los distintos tipos de contaminación que pueden producirse en la comarca. Dentro de los procesos naturales e inducidos incluyen la erosión, las inundaciones y los incendios.

En líneas generales, se concluye que la vegetación es más rica y valiosa en la parte norte de la zona estudiada. Los primeros bosques se encuentran al norte de Osorno, aumentando en densidad al acercarse la autovía proyectada al final del área analizada. El estudio concluye que las comunidades de vegetación más singulares son las masas espontáneas de melojares, quejigares y encinares. Dentro del apartado de fauna destaca la existencia de una serie de terrenos en donde existe constancia de la presencia de avutarda y que forman una extensa mancha al oeste de la CN-661, entre Amusco y Santillana de Campos. Respecto al paisaje, el estudio de impacto ambiental divide la zona en una serie de unidades, entre las que destacan: Los cultivos de la Tierra de Campos, los cerros, cuevas y caídas de los páramos y las sierras del norte. En cuanto a los espacios protegidos, el estudio indica que no existe ninguno aprobado, si bien hace referencia a la inmediata declaración de «Las Tuerces» como monumento natural. También hace referencia al tramo del río Carrión en Husillos, a la cascada del Murciélagos, las lagunas del Canal de Castilla y a la IBA 043, Carrión – Frómista. Dentro del patrimonio cultural, el estudio hace referencia a los numerosos yacimientos arqueológicos existentes en la zona inventariada, así como al Canal de Castilla y al Camino de Santiago.

Después del inventario del medio, el estudio describe las distintas alternativas de trazado que se estudian en la fase B y sobre las que se realiza el estudio de impacto ambiental. Dentro de esta descripción incluyen la alternativa C, que se planteó a raíz de las respuestas recibidas en la fase de consultas previas.

En el capítulo siguiente se identifican, de manera general para el total de la actuación, los impactos potenciales que pueden producirse así como las medidas correctoras que se pueden aplicar. En los capítulos que se encuentran a continuación, se describen, de manera más detallada, los impactos que pueden originarse en cada uno de los seis tramos, definiendo, para cada tramo, no sólo el tipo de impacto sino también su valor y las posibles medidas, tanto protectoras como correctoras, que se deben aplicar en cada caso.

Para realizar la evaluación de impacto se aplica un procedimiento semi-cuantitativo, basado en la asignación de pesos de manera ponderada a cada uno de los elementos del medio que intervienen en la comparación. La jerarquización final de las alternativas comparadas en cada uno de los tramos se hace mediante una calificación numérica.

En cada tramo se selecciona una alternativa que es la que se considera más adecuada para pasar a la fase de información pública. Se resumen a continuación los resultados que presenta el estudio de impacto ambiental para cada uno de los tramos propuestos:

Tramo I: Desde el inicio del tramo hasta Fuentes de Valdepero, aunque ninguna de las alternativas presenta impactos de magnitud alta, se selecciona como mejor solución, desde el punto de vista ambiental, la alternativa X1. Desde Fuentes de Valdepero hasta el final del tramo, la alternativa más adecuada desde el punto de vista ambiental, según se indica, es la alternativa A, debido a la menor afección a la fauna.

Tramo II: Desde el punto de vista ambiental se considera como más favorable la alternativa B, si bien presenta también impactos de magnitud alta sobre la fauna, al igual que la alternativa A. Una vez seleccionada esta última alternativa, en el análisis multicriterio, se comparó con la

nueva alternativa estudiada, la C, siendo ligeramente más favorable ésta que la alternativa A.

Tramo III: Ninguna de las alternativas presenta impactos de magnitud alta, considerándose como más adecuada la denominada alternativa A5. Para el cruce del río Valdavía el análisis ambiental da como más apropiada las variantes A3, para la alternativa A, e indiferente para la alternativa B.

Tramo IV: Al estudiar una única alternativa no se puede establecer una jerarquización ambiental como en los otros tramos. El estudio refleja que no se han identificado impactos de magnitud alta.

Tramo V: En el inicio del tramo de las tres variantes analizadas, la que mejor resulta, desde el punto de vista ambiental, es la alternativa A6. En la zona central del tramo tan sólo existe una alternativa que, según el estudio, se considera ambientalmente viable. En la parte final se analizan dos variantes, ambas adecuadas desde el punto de vista ambiental. Se selecciona la alternativa A, ya que aprovecha el trazado de la actual CN-611.

Tramo VI: Ninguna de las alternativas estudiadas presenta impactos de magnitud alta, siendo la alternativa B la más favorable desde el punto de vista ambiental. Sin embargo, la cercanía de la población y la dificultad del enlace con la CN-627 hace que se seleccione la alternativa A.

En el capítulo de medidas correctoras se indican las principales medidas propuestas en las distintas etapas de la obra. De esta manera se distinguen las medidas adoptadas durante el diseño (adecuado diseño de obras de paso y estructuras, permeabilidad transversal de la carretera para la fauna, reposición de caminos y vías pecuarias, correcto diseño de taludes en función de la geotecnia, etc.), las medidas protectoras a adoptar durante la fase de obras (limitación en la ejecución de actividades ruidosas y molestas, adecuada ubicación de instalaciones y parque de maquinaria, control de ubicación de préstamos y vertederos, control de los accesos temporales, prospecciones arqueológicas, jalonamiento de protección, retirada de tierra vegetal, balsas de decantación, etc.), las medidas correctoras (intervenciones arqueológicas, desvío provisional de caminos y señalización, reposición de servicios afectados, barreras antiruido, restauración de cauces, extensión de tierra vegetal, restauración de la cubierta vegetal, etc.), así como otras medidas protectoras (aplicación del programa de vigilancia y seguimiento ambiental, conservación y mantenimiento, etc.).

En el capítulo VI se incluye el programa de vigilancia ambiental, donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar, tanto en la fase de obras como en la de explotación.

A continuación se encuentra el documento de síntesis, donde se resumen los principales contenidos del estudio de impacto ambiental y las conclusiones del mismo.

El estudio finaliza con una serie de apéndices entre los que se pueden destacar el análisis ambiental de zonas de préstamos y vertederos, el análisis de las respuestas a las consultas previas, la relación de contactos con organismos y un reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Aguilar de Campóo.
 Junta Vecinal de Valoria de Aguilar.
 Ayuntamiento de Amusco.
 Ayuntamiento de Calahorra de Boedo.
 Ayuntamiento de Espinosa de Villagonzalo.
 Ayuntamiento de Fuentes de Valdepero.
 Ayuntamiento de Frómista.
 Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga.
 Ayuntamiento de Lantánilla.
 Ayuntamiento de Marcilla de Campos.
 Ayuntamiento de Melgar de Fernamental.
 Ayuntamiento de Monzón de Campos.
 Ayuntamiento de Osorno la Mayor.
 Ayuntamiento de Palencia.
 Ayuntamiento de Páramo de Boedo.
 Ayuntamiento de Piña de Campos.
 Ayuntamiento de Pomar de Valdivia.
 Ayuntamiento de Santoyo.
 Ayuntamiento de Támara de Campos.
 Ayuntamiento de Villalobón.

Doña Epifanía Mota Mota, don Carlos Mota García, doña Eugenia Fernández Gutiez, Sociedad Cooperativa del Campo de Nuestra Señora de la Asunción, don José Luis Mota García, doña Sabina Amor Gutiez, don Daniel Mota Tarrero, don Froilán Amor Gutiez, doña Mercedes Mota Tarrero, don Guillermo Mota Tarrero.

Enagas.
 Estación de Servicio número 12.726. Becerril del Carpio.
 CEPSA, Estaciones de Servicio.

Don Carlos Sandino González, representante de «Áreas de Servicio, Sociedad Anónima».

Doña María Teresa Rodríguez Sainz-Rozas, representante de «Galletas Gullón, Sociedad Anónima».

Doña María Teresa Rodríguez Sainz-Rozas, representante de «Galletas Gullón, Sociedad Anónima».

Don Anselmo Benito Porras.

Asociación de Propietarios del Polígono Industrial de Aguilar de Campóo.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento).

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.

Don Alipio Antolín Triana.

Don José Abel Amor Gutiez, Presidente de la Junta Agropecuaria de Villalobón.

Cámara Agraria Local de Frómista.

Centro de Iniciativas Turísticas de Frómista.

Asociación de Comerciales e Industriales de Frómista.

Sociedad Deportiva y Cinegética «El Ole». Frómista.

Comunidad de Regantes de la Presa de Lomilla.

Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.

Don Ignacio Corral Jubete, representante de la Asociación Patas Blancas.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia.

Comunidad de Regantes del Canal del Pisuerga.

Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.

Confederación Hidrográfica del Duero.

Don Francisco Pedroso Alonso.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

Ayuntamiento de Aguilar de Campóo: Propone desdoblarse la calzada entre los PP.KK. 105 a 110, aprovechando los dos ejes previstos, A y B, (uno para cada sentido); desplazar el enlace 13a hacia Palencia; modificar el trazado del eje A entre los PP.KK. 102 al 105 para aproximarlos a la CN-611; estudiar un viaducto a la altura de Valoria e incluir un enlace de salida por Aguilar norte, a la altura de Cabria.

Junta Vecinal de Valoria de Aguilar: Pide que se respeten las cañadas y pasos de ganado más próximos al pueblo.

Ayuntamiento de Amusco: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa A, desviando la traza hacia el norte entre el 19,500 y el punto kilométrico 22,300. No objeta la alternativa A/C, siempre que se incluyan en el proyecto de construcción las observaciones presentadas, e impugna la alternativa B. Solicita una serie de pasos inferiores y superiores, la ampliación de las dimensiones de algunas obras de drenaje y un área de descanso en el punto kilométrico 22,000. Pide que sea considerada zona de servicio la que se ubica en el enlace 3A (punto kilométrico 19,128), ya existente, en lugar de crear una nueva en el punto kilométrico 16,500. Solicita un área de descanso en el punto kilométrico 25,000. Presenta un informe con diversas solicitudes de obras complementarias para incorporar en el proyecto de construcción (circunvalación, parque verde, etc.). Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Amusco.

Ayuntamiento de Calahorra de Boedo: Manifiesta que no se han previsto pasos en los caminos situados en los puntos kilométricos 66,500, 67 y 67,500. Pide que los caminos paralelos a la autovía tengan una anchura de 9 m y que los pasos hidráulicos sean de fábrica. Solicita que el 1 por 100 del presupuesto se destine a protección del patrimonio cultural (artículo 68 de la Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español).

Ayuntamiento de Espinosa de Villagonzalo: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa A, e impugna la opción B. Solicita una serie de caminos de servicio, pasos inferiores y superiores, la ampliación de las dimensiones de algunas obras de drenaje. Presenta un informe con diversas solicitudes para incorporar en el proyecto de construcción (circunvalación, parque verde en la margen del arroyo San Juan, adecuación de carreteras locales, etc.). Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Espinosa de Villagonzalo, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Nacional.

Ayuntamiento de Fuentes de Valdepero: El pleno aprueba por unanimidad que se ejecute el trazado de la alternativa B, ya que la A parte por la mitad el término municipal.

Ayuntamiento de Frómista: El pleno del Ayuntamiento ha aprobado elegir la opción C como la más indicada para el municipio. Solicitan la señalización de Frómista como «Ciudad de Servicios». Pide que el puente situado en el km 14 del tramo Amusco-Osorno dé salida al camino «Los Ladrones» para poder cruzar la CN-611. La intersección de los caminos debe permitir el giro de cosechadoras y camiones.

Ayuntamiento de Herrera de Pisuerga: Aprueba la alternativa seleccionada en el tramo III (Osorno Sur-Herrera de Pisuerga). En el tramo IV solicita la construcción de un nuevo enlace en el punto kilométrico 69. Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Herrera de Pisuerga, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Nacional (indican el destino). Solicita la construcción de un polideportivo y la mejora del camino al cementerio.

Ayuntamiento de Lantánilla: Aprueba el trazado por la alternativa A. Solicita la adecuación del enlace con la carretera de Requena. Pide que, en el caso de seleccionar la alternativa C, se añadan dos caminos de servicio.

Ayuntamiento de Marcilla de Campos: Descarta la alternativa B, decantándose por las opciones A o C. En caso de elegirse la C, piden la construcción de un enlace en su término municipal, así como cuatro pasos elevados.

Ayuntamiento de Melgar de Fernamental: Informa favorablemente acerca de la que discurre más próxima al municipio.

Ayuntamiento de Monzón de Campos: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa B entre Palencia y Fuentes de Valdepero y la alternativa A, eje A-1 dentro del término municipal. Aceptaría el trazado propuesto siempre que se mejoraran los enlaces previstos, acercándolos al núcleo urbano de Monzón. Pide modificaciones en los pasos superiores e inferiores así como en el sistema de drenaje transversal. Propone que el área de servicio se sitúe entre los puntos kilométricos 13,000 al 14,000. Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Monzón de Campos, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Nacional.

Ayuntamiento de Osorno la Mayor: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa A/C, impugna la opción A, que afecta a más de 5 kilómetros de cultivos de regadío, y la opción B. Impugna, además, todas las posibles combinaciones entre los ejes A, B y las conexiones X5, X6 y X7. Solicita una serie de caminos de servicio, pasos inferiores y superiores y la ampliación de las dimensiones de algunas obras de drenaje. Presenta un informe con diversas solicitudes para incorporar en el proyecto de construcción (parque verde, zona de servicio en los enlaces 3C y 7A, etc.). Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Osorno la Mayor, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Nacional.

Ayuntamiento de Palencia: Considera más idónea la alternativa A, siempre que se plantee un enlace de la actual CN-611 con la nueva autovía próximo a Palencia, pero que no obligue al tráfico a retroceder hacia Valladolid en el inicio. Plantean que debe considerarse el enlace de la autovía con el vial mediante un acceso en forma de trébol.

Ayuntamiento de Páramo de Boedo: Pide que al camino de la Virgen de la Piedad a Zorita del Páramo no le quiten la entrada y que el cruce de los arroyos no se haga con tuberías.

Ayuntamiento de Piña de Campos: Solicita la ejecución de un enlace desde la autovía, aprovechando el paso elevado en el P.K. 6+350 junto al casco urbano, para su conexión con Támara de Campos. Solicita pasos transversales en los puntos kilométricos 4,150, 5,350 y 7,400. Alega que no se han tenido en cuenta las choperas existentes en el término municipal, los yacimientos arqueológicos, ni las industrias situadas junto al casco urbano.

Ayuntamiento de Pomar de Valdivia: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa A, impugna las opciones A-9 y A-9/X8 que atraviesan los mejores campos de cultivo y afectan al espacio natural de Las Tuercas. Solicita una serie de caminos de servicio, pasos superiores e inferiores y obras de drenaje a lo largo del tramo que atraviesa su término municipal. Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Pomar de Valdivia, según la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Nacional. Presenta un informe con diversas solicitudes de obras complementarias para incorporar en el proyecto de construcción (adecuación de carreteras locales, etc.).

Ayuntamiento de Santoyo: Aprueba la opción de trazado coincidente con la alternativa A, impugna la opción B, las conexiones X3 y X4, así como cualquier combinación entre ellas, y objeta la opción C por considerarlas perjudiciales para el término municipal. Solicita una serie de pasos superiores e inferiores y obras de drenaje a lo largo del tramo que atraviesa el término municipal. Pide que el 1 por 100 del presupuesto se destine a actividades culturales, invirtiendo la parte proporcional que le corresponda en el municipio de Santoyo, según la Ley 16/1985, de Patrimonio

Histórico Nacional. Presenta un informe con diversas solicitudes de obras complementarias para incorporar en el proyecto de construcción (ruta verde y vía ciclista, circunvalación, adecuación de carreteras locales, etc.).

Ayuntamiento de Támara de Campos: Solicita que el acceso a la ermita de Nuestra Señora de Rombrada se ejecute a distinto nivel. Pide que en la autovía se coloquen paneles informando acerca de la consideración del municipio como «Conjunto Histórico-Artístico».

Ayuntamiento de Villalobón: El Pleno del Ayuntamiento aprueba la alternativa B al considerar que es la que menor impacto causa al municipio ya que no limita el futuro desarrollo urbanístico del mismo.

Doña Epifanía Mota Mota, don Carlos Mota García, doña Eugenia Fernández Gutiérrez, Sociedad Cooperativa del Campo de Nuestra Señora de la Asunción, don José Luis Mota García: Piden que se rechace la alternativa 1A a su paso por Villalobón y Fuentes de Valdepero, eligiendo la alternativa 1B, mediante la prolongación del vial existente en el municipio de Palencia y cuyo proyecto de desdoblamiento dicen que ya está aprobado. Según ellos se reducirían las expropiaciones, la inversión y el impacto ambiental.

Doña Sabina Amor Gutiérrez, don Daniel Mota Tarrero, don Froilán Amor Gutiérrez, Doña Mercedes Mota Tarrero, don Guillermo Mota Tarrero: Piden que se rechace la alternativa 1A a su paso por Villalobón y Fuentes de Valdepero, eligiendo la alternativa 1B, mediante la prolongación del vial existente en el municipio de Palencia y cuyo proyecto de desdoblamiento dicen que ya está aprobado. Según ellos se reducirían las expropiaciones, la inversión y el impacto ambiental. Piden que mantengan los caminos actuales y accesos a las fincas.

Enagas: Alega que la nueva vía puede afectar al gasoducto Aranda de Duero-Zamora-Salamanca-León-Oviedo. Solicita que se le remita la documentación del estudio referente a afecciones a dicha instalación.

Estación de Servicio número 12.726. Becerril del Carpio: Solicita una salida de la autovía hacia Becerril del Carpio con un ramal hasta la estación de servicio.

CEPSA, Estaciones de Servicio: Propone como mejor alternativa, para el tramo Palencia – Villalobón – Fuentes de Valdepero, la alternativa B, ya que se acerca más a la instalación de servicio número 14.450 de la CN-611 y es más corta que la alternativa A.

Don Carlos Sandino González, representante de «Áreas de Servicio, Sociedad Anónima»: Propone como mejor alternativa, para el tramo Palencia-Villalobón-Fuentes de Valdepero la alternativa B, ya que se acerca más a la instalación de servicio número 14.450 de la N-611, es más corta que la alternativa A y que los enlaces norte y sur están más cerca de la estación de servicio.

Doña María Teresa Rodríguez Sainz-Rozas, representante de «Galletas Gullón, Sociedad Anónima»: Pide que, si no es posible el corredor contemplado el PGOU de Aguilar, se opte por la posibilidad más cercana; pide una tercera conexión Aguilar Norte en Cabria y solicita un acceso a las industrias situadas en la margen derecha de la CN-627, Burgos-Aguilar.

Doña María Teresa Rodríguez Sainz-Rozas, representante de «Galletas Gullón, Sociedad Anónima»: Se opone al trazado de la autovía por el eje A en Aguilar de Campóo, al impedir el desarrollo de la citada empresa y del polígono industrial donde se encuentra. Si esto no fuera posible piden desplazar el eje A hacia el matadero.

Don Anselmo Benito Porras: Alega que en el trazado del nudo de enlace 13A no se reflejan las edificaciones existentes ni los distintos accesos a las naves. Solicita que el trazado seleccionado para el tramo de autovía en Aguilar de Campóo sea el denominado eje X8, por su proximidad al casco urbano y por la sencillez del nudo de enlace previsto. En el caso de que el trazado definitivo sea el seleccionado en el estudio informativo pide que se reflejen la construcciones existentes y que se diseñe un nudo compatible con ellas.

Asociación de Propietarios del Polígono Industrial de Aguilar de Campóo: Consideran que el trazado más idóneo es llamado eje A, siempre que se desplace el cruce con la carretera N-627 hacia el sur y se haga una carretera de unión directa con el actual polígono industrial.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento).

Alega que la autovía corta la línea ferroviaria existente Palencia-Santander, tramo Palencia Aguilar de Campóo, en dos puntos. Informa que se está redactando el estudio informativo de la línea Venta de Baños-Santander, tramo Palencia-Alar del Rey, cuyo trazado puede interferir con la autovía.

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.

Identifica las distintas carreteras autonómicas que cruzan la autovía prevista. Propone una serie de modificaciones en algunos de los enlaces proyectados.

Don Alipio Antolín Triana: Alega que posee una planta de recogida y almacenaje de residuos tóxicos y peligrosos en el término municipal de Villalobón que se ve afectada por algunos de los trazados propuestos. Solicita que se ejecute la solución 1 para no afectar a su empresa.

Don José Abel Amor Gutiez, Presidente de la Junta Agropecuaria de Villalobón: Alega que la opción menos perjudicial para el municipio es la alternativa B, al afectar a menos terrenos agrícolas y no perjudicar a la zona industrial.

Cámara Agraria Local de Frómista: Aprueba elegir la alternativa C como la más indicada para el municipio. Pide que el puente situado en el km 14 del tramo Amusco-Osorno dé salida al camino «Los Ladrones» para poder cruzar la CN – 611. La intersección de los caminos debe permitir el giro de cosechadoras y camiones.

Centro de Iniciativas Turísticas de Frómista: Aprueba elegir la alternativa C como la más indicada para el municipio.

Asociación de Comerciales e Industriales de Frómista: Aprueba elegir la alternativa C como la más indicada para el municipio. Solicita la señalización de Frómista como «Ciudad de Servicios».

Sociedad Deportiva y Cinegética «El Ole». Frómista: Aprueba elegir la alternativa C como la más indicada para el municipio al ser la que menos afecta a la fauna, tanto cinegética como protegida.

Comunidad de Regantes de la presa de Lomilla: Solicita que la autovía no discurra por la vega de Lomilla.

Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.

Alega que en la fase de consultas ya remitieron un informe señalando la afección a suelos de alto valor agrícola en las vegas de Lomilla, Valoria de Aguilar y Olleros de Pisuerga. Considera que con las alternativas propuestas no se minimiza la afección a las fincas de riego y a la red de distribución y solicita la modificación del trazado mediante un ajuste a la traza de la CN – 611, o ciñéndola lo más posible al límite de la zona regable en el lado del espacio natural «Las Tuerces».

Don Ignacio Corral Jubete, representante de la Asociación Patas Blancas: Solicita que se incluya en el proyecto, dentro del término de Herrera de Pisuerga, una alternativa que discurra más cercana al núcleo urbano y por el oeste del mismo, al no haberse presentado en este término más que un único trazado. Solicita que una vez que la autovía esté operativa, se desmantele la actual variante de la CN – 611 a su paso por Herrera de Pisuerga.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia: Pide un acceso específico que, naciendo en la actual carretera Palencia-Santander, enlace cómodamente y en el mismo sentido de la marcha antes de llegar al municipio de Fuentes de Valdepero con la autovía Tierra de Campos entre Palencia y Benavente.

Comunidad de Regantes del Canal del Pisuerga: Alega que la zona de regadío dependiente de esa Comunidad está declarada de interés nacional. Solicita que la alternativa que se ejecute en este tramo sea la denominada alternativa C, al ser la que menos les afecta. Si no es posible, indica que las otras dos alternativas (A y B) afectarían en mayor grado a la zona regable.

Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León: Considera que, desde el punto de vista ambiental, es preferible la alternativa A a la C, puesto que la segunda discurre por zonas de interés para la avutarda y que, a la altura de Frómista, la alternativa C pasa cerca de la laguna del Ucieza, incluida en la propuesta de ampliación del Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León (PA-23). Propone que, si es técnicamente viable, se desvíe el eje para no ocupar los montes situados entre los PP.KK. 96 y 102 de la carretera actual. Propone desmantelar los tramos de la carretera actual que queden fuera de servicio, especialmente en el tramo próximo a la cascada del Murcielago (punto kilométrico 95).

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León: Indica que, con fecha 26 de mayo de 1999 y 17 de enero de 2000, remitió sendos informes en el que se analizaban las diversas afecciones del proyecto. Indica los nuevos LICs, aprobados con fecha 31 de agosto, que se incluyen en la zona estudiada (que deben ser tenidos en cuenta a la hora de realizar la selección final de la alternativa): riberas de la subcuenca del río Carrión; Camino de Santiago; Canal de Castilla; lagunas del Canal de Castilla y riberas de la subcuenca del Pisuerga.

Confederación Hidrográfica del Duero: Remite el mismo informe que en la fase de consultas previas.

Don Francisco Pedroso Alonso: Alega, entre otras causas, que la alternativa C entre Amusco y Santillana de Campos, debe ser desechada por discurrir por zonas de regadío declaradas de interés nacional y discurrir por un trazado completamente nuevo sin aprovechar los tramos de circunvalación de algunos pueblos recientemente construidos. Alega que la alternativa A, en el tramo Palencia-Osorno, debe ser sustituida por la alternativa B, ya que discurre por terrenos agrícolas, no aprovecha la carretera actual desde Ribas del Campo hasta Amusco, corta terrenos pertenecientes a zonas regables declaradas de interés nacional, cruza varias veces el ferrocarril de Palencia a Santander y varios ríos. Considera que la alternativa más viable es la B, con dos observaciones al trazado: Que las vegas de Támara y Santoyo deben afectarse lo mínimo posible y que después de cruzar el río Valdavia y la CN-611 se debe seguir por la alternativa A.

14749 *RESOLUCIÓN de 6 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la «Red arterial de Zaragoza. Ronda Este. Cuarto cinturón de Zaragoza. Tramo: Enlace con la N-232 (referencia 13+500 del EI 4-Z-12) a la referencia 18+000 del EI-4-Z-12», de la Dirección General de Carreteras.*

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, la Dirección General de Carreteras, con fecha 30 de octubre de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo de la «Red arterial de Zaragoza. Ronda este. Cuarto cinturón de Zaragoza. Tramo: Enlace con la N-232 (referencia 13+500 del EI 4-Z-12) a la referencia 18+000 del EI-4-Z-12», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 12 de julio 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 organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 8 de marzo de 2000 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza» de 6 de marzo de 2000 en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de noviembre de 2000, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaria 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 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Red arterial de Zaragoza. Ronda este. Cuarto cinturón de Zaragoza. Tramo: Enlace con la N-232 (referencia 13+500 del EI 4-Z-12) a la referencia 18+000 del EI-4-Z-12». Provincia de Zaragoza.

Declaración de impacto ambiental

Por Resolución de 29 de marzo de 1995, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de junio de 1995, la Dirección General de Política ambiental formuló la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía ronda sur. Cuarto cinturón, N-II (Madrid) - A-2 (Zaragoza)», seleccionando, como alternativa ambientalmente más viable, la alternativa 1. Posteriormente, la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza condicionó la aparición de nuevas alternativas de trazado en relación con los planes territoriales previstos para la ciudad, lo que ha