

Principal del Ebro» en los términos municipales citados en el punto uno de esta estipulación, de conformidad con la legislación vigente.

Tres.—El proyecto objeto del presente Convenio se tramitará de acuerdo con lo establecido en la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra.

Cuatro.—Una vez finalizados los trabajos técnicos objeto de esta encomienda de gestión se entregará la documentación correspondiente al Departamento de Economía y Hacienda para su inventario y registro.

Tercera. *Obligaciones económicas.*—El coste estimado de los trabajos cuya ejecución se encomienda al Ministerio de Medio Ambiente asciende a la cantidad de 124.000.000 de pesetas (745.255,01 euros), y será financiado por dicho Ministerio a través de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, con cargo al Programa de Inversiones 533.A (Conservación del Medio Natural), capítulo 6, artículo 61, proyecto 1999.23.009.003100 (Restauración del Entorno Natural del Patrimonio Artístico Nacional), y con la siguiente distribución:

- 10.000.000 de pesetas (60.101,21 euros) para el Presupuesto del año 2001.
- 21.000.000 de pesetas (126.212,54 euros) para el Presupuesto del año 2002.
- 52.000.000 de pesetas (315.526,29 euros) para el Presupuesto del año 2003.
- 41.000.000 de pesetas (246.414,96 euros) para el Presupuesto del año 2004.

El coste estimado de los trabajos que corresponden al Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda asciende a 62.000.000 de pesetas (372.627,50 euros), con cargo a la partida 31200 30100 6002 5335 («Mejora de Cañadas y Camino de Santiago»), y con la siguiente distribución:

- 5.000.000 de pesetas (30.050,62 euros) para el Presupuesto del año 2001.
- 10.500.000 de pesetas (63.106,27 euros) para el Presupuesto del año 2002.
- 26.000.000 de pesetas (156.263,14 euros) para el Presupuesto del año 2003.
- 20.500.000 de pesetas (123.207,48 euros) para el Presupuesto del año 2004.

Cuarta. *Plazo.*—La duración del presente Convenio es de tres años, que comenzará a contarse a partir de la fecha de la firma del mismo por las partes, en cuyo plazo deberán quedar ejecutados todos los trabajos enumerados en la primera de estas estipulaciones.

No obstante, y a petición de las partes firmantes, podrá acordarse la ampliación de la vigencia del Convenio por el plazo necesario para la finalización de los trabajos.

Quinta. *Organización.*—A los efectos de coordinar y poder efectuar el seguimiento de las actuaciones derivadas de este Convenio, se constituirá una Comisión Técnica Mixta de Seguimiento, integrada por seis miembros, dos en representación de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, dos en representación de la Dirección General de Medio Ambiente, uno en representación del Departamento de Economía y Hacienda y uno en representación de la Delegación del Gobierno en el Gobierno de Navarra; éste, además, en calidad de Secretario.

El régimen de funcionamiento de dicha Comisión se ajustará a lo dispuesto en el título II, capítulo II, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Sexta. *Naturaleza administrativa.*—El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación en todo lo no previsto en su texto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. En particular, «las cuestiones litigiosas que puedan surgir en su interpretación y cumplimiento, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 6.3, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional de lo Contencioso-Administrativo y, en su caso, de la competencia del Tribunal Constitucional» (artículo 8.3 de la citada Ley).

Y en prueba de conformidad se firma este Convenio en la ciudad y fecha indicadas en el encabezamiento de este documento.—El Ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas i Palou.—El Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, Jesús Javier Marcotegui Ros.

24037 *RESOLUCIÓN de 12 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía N-501 de Madrid a Salamanca. Puntos kilométricos 1,000 al 88,000. Tramo: Ávila-Salamanca», 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 11 de febrero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Vía de Conexión N-501 de Madrid a Salamanca. Puntos kilométricos 1,000 al 88,000 Tramo: Ávila-Salamanca», 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 impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 23 de julio de 1998, 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 31 de diciembre de 1999, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

A raíz de la alegaciones recibidas se realizó, en julio de 2000, un documento complementario al estudio informativo relativo al tramo I, Ávila-San Pedro del Arroyo. Con fecha 31 de agosto de 2000 se aprueba provisionalmente dicho documento complementario y el 4 de octubre de 2000 se publica el anuncio de información pública del mismo, en el «Boletín Oficial del Estado».

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 5 de enero de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del 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 el resumen del resultado del trámite de información pública.

En los anexos V y VI se recogen los datos del documento complementario al estudio informativo y el resultado del trámite de información pública de este documento.

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 41, 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 N-501 de Madrid a Salamanca. puntos kilométricos 1,000 al 88,000. Tramo: Ávila-Salamanca».

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: Tramo I, alternativa A01; tramo II, alternativa D/D-E; tramo III, alternativa G; tramo IV, alternativa J.

En consecuencia, el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior deberá observar las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y cumplir las condiciones que a continuación se exponen:

1. *Protección de las poblaciones de avifauna asociadas a la ZEPA y a la IBA*

Dada la afección a la zona de especial interés para las aves (en adelante ZEPA) ES 0000190 «Encinares de los ríos Adaja y Voltoya» y al área importante para las aves (en adelante IBA) número 061 «Tierra de Campiñas», se evitará el deterioro de los hábitats y las perturbaciones durante el periodo de reproducción y cría de las especies significativas en cada caso, Águila imperial, Águila real, Halcón peregrino y Cigüeña negra en la ZEPA y aves esteparias en la IBA.

Con objeto de minimizar y compensar dicha afección, se redactará un proyecto de medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la afección a las poblaciones antes mencionadas, que se incorporará con el correspondiente detalle al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficiencia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Con objeto de minimizar la afección a la ZEPA y a la IBA, además de la adecuación del trazado establecida en la condición 2, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado en ambos ámbitos de forma simultánea con el replanteo de las obras, limitándose ésta a la franja de ocupación de la explanación de la vía y restringiéndose la circulación de personal y maquinaria a la zona acotada. No se permitirá la apertura de caminos de obra dentro del ámbito de la ZEPA o de la IBA, ni se utilizarán para acceder a la misma los caminos existentes que lleguen hasta el trazado.

Se suspenderá la realización de las obras durante el periodo de celo y reproducción, es decir desde enero a agosto, ambos inclusive, en el caso de la ZEPA, y de marzo a agosto en el caso de la IBA.

El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas correctoras y compensatorias para la avifauna expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

2. *Adecuación ambiental del trazado*

El trazado considerado como ambientalmente más idóneo (tramo I, alternativa A01; tramo II, alternativa D/D-E; tramo III, alternativa G; tramo IV, alternativa J), deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con las siguientes mejoras ambientales del mismo (los puntos kilométricos que aparecen en la presente declaración hacen referencia al tomo I del estudio informativo «Memoria y planos de la opción seleccionada»):

En el tramo I se cambiará la alternativa seleccionada en el estudio informativo y documento complementario (alternativa B1) por la alternativa A01, evitando así toda afección al encinar localizado en las inmediaciones de Ávila y a la fauna que alberga. El lugar de paso de la alternativa A01 por la ZEPA 0000190 «Encinares de los ríos Adaja y Voltoya» es el más adecuado ambientalmente de todas las alternativas descritas en el estudio informativo, ya que atraviesa un menor número de kilómetros de ZEPA; asimismo, se lleva a cabo, por la zona más alejada del encinar, biotopo en el que se mueven preferentemente las especies más significativas de esta ZEPA, y sin afectar a las zonas de matorral de los cerros situados al noroeste de Cardeñosa, área de campeo de dichas especies. Estas zonas de campeo, que se sitúan dentro de la ZEPA, se verían fuertemente afectadas por la alternativa B1. La alternativa A, aunque discurre alejada del encinar, afecta a estas mismas áreas de campeo de rapaces, por lo que también tendría incidencia negativa sobre estas especies.

Se desplazará la glorieta proyectada al principio del estudio en la reposición de la N-501 junto a la zona de Cuatro Postes, unos 40 metros hacia el noroeste, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y de mantener el actual mirador panorámico a Ávila.

En el tramo III se considera oportuno mantener la alternativa G como la más idónea ambientalmente, evitándose así la afección al encinar de Monte Arauzo, formación que presenta un elevado número de ejemplares de encina de gran porte que se verían afectadas caso de seleccionar la

alternativa F. Asimismo, la afección a la IBA número 061 «Tierra de Campiñas» por la alternativa G es mínima, ya que se trata de una afección no significativa en cuanto a la superficie ocupada por la autovía en relación a la gran extensión de la IBA (189.600 hectáreas) y discurre por uno de los límites de la IBA, por lo que su afección es marginal.

Entre el punto kilométrico 67,500 y 71,000, el trazado discurrirá lo más próximo posible y paralelo a la actual carretera N-501 que permitan los condicionantes técnicos de ambas infraestructuras, que podrán compartir la zona de dominio público. Con este fin se minimizará la superficie que queda entre ambas infraestructuras y con ello la pérdida de terrenos.

En las zonas regables de los canales de Villoria, Babilafuente y Villagonzalo (desde el punto kilométrico 69 hasta el final):

Se estudiarán ajustes del trazado para intentar, en la medida de lo posible y sin afectar a terceros, fraccionar el menor número de fincas, o para dividir las por las zonas menos perjudiciales. Entre otros, se estudiará si entre los puntos kilométricos 85,000 y 85,500 se debe desplazar el trazado unos 80 metros hacia el norte para pasar por el límite entre las dos fincas regables.

Asimismo, se reducirán las dimensiones de la mediana al mínimo previsto en el borrador de la «Instrucción de Carreteras, Norma 3.1-IC, Trazado», con el objeto de minimizar la superficie afectada.

Se repondrán todos los servicios de riego (tuberías, acequias, sifones, etc.) interceptados por el trazado y se proyectarán en lo posible pasos frecuentes de dimensiones hombre.

Se programará el calendario de las obras en este tramo teniendo en cuenta la campaña agrícola de regadío para minimizar el perjuicio sobre las cosechas.

Con objeto de minimizar la afección al entorno del río Tormes, además de lo que se establezca en el proyecto en exigencia a las condiciones 4 y 8, en todo el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 76,000 y 77,500 se reducirá la separación entre las calzadas al mínimo previsto en la instrucción de carreteras antes mencionada.

Se desplazará el enlace del punto kilométrico 87,330 hacia el punto kilométrico 87,650 con objeto de utilizar, en la mayor medida posible, el trazado de la parte final de la variante de Santa Marta como vía de acceso al enlace, para minimizar la afección a fincas de regadío.

Se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante de la autovía, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello las dimensiones de terraplenes y desmonte.

3. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y protección de las vías pecuarias*

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

El proyecto de construcción incluirá un estudio de permeabilidad de la infraestructura respecto a la actividad agrícola una vez definida la traza definitiva, aspecto que tendrá consideración especial en los tramos III y IV.

Entre otros aspectos:

Se estudiarán y proyectarán los caminos de servicio paralelos a la autovía que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

La reposición de los caminos rurales y accesos a las explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquellos conllevan.

Se estudiará la posibilidad de adecuar algunas obras de drenaje para que sirvan también como paso de ganado proyectando marcos en vez de tubos. Entre otras se analizará el paso del arroyo de la Dehesa, en el punto kilométrico 42,010 del término municipal de Salvadíos.

Se incluirá el paso inferior del punto kilométrico 46,500, aumentando así la permeabilidad del territorio.

Se sustituirá el enlace proyectado en el punto kilométrico 64,300 del estudio, por sendos enlaces en los puntos kilométricos 60,900 y 67,900 de la alternativa propuesta.

Se acondicionará el camino de acceso al enlace del punto kilométrico 78,320, entre éste y la carretera local de Machacón a Villagonzalo de Tormes.

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y las carreteras actualmente en servicio; entre estas últimas están, en sentido Ávila-Salamanca, la carretera N-110, la propia carretera N-501 en diversos puntos en los que se ve cruzada

por la traza propuesta, la carretera que une Monsalupe con Aldeahuela, la carretera CL-803, la carretera que une San Pedro del Arroyo con San Juan de la Encinilla, la carretera que une San Pedro del Arroyo con Albornos, la carretera que une la N-501 con Viñegra de Moraña, la carretera que une Chaherrero con Crespos, la carretera que une la N-501 con Crespos, la carretera que une la N-501 con Flores de Ávila, la carretera C-610, la carretera SA-801, la carretera que une la N-501 con Villar de Gallimazo, la carretera que une la N-501 con Cilloruelo, la carretera que une la N-501 con Villagonzalo, el acceso al aeropuerto y la carretera que une Machacón con Villagonzalo de Tormes.

Se revisará la ubicación correcta de todas las vías pecuarias, consultando al organismo autonómico competente, para garantizar su continuidad mediante pasos adecuados. El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias interceptadas.

4. Protección del sistema hidrológico

Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afección a la calidad de las aguas durante la realización de las obras.

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente, por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención en todos los tramos del trazado que, en su caso, discurran próximos a los ríos y arroyos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de la obra. Dichos controles se extremarán en las aguas vertientes al río Tormes y al río Almar.

Con objeto de evitar vertidos a los cauces en la fase de explotación de la nueva infraestructura, el diseño de viaductos, especialmente el que discurre sobre el río Tormes, incorporará un sistema de depuración de las aguas procedentes de la calzada y de retención de un vertido accidental.

Se minimizará la franja de afección a las riberas de los ríos y arroyos, cruzados por el eje de la traza, ocupándose la anchura estrictamente necesaria de actuación en torno al eje de la vía que permita la construcción de la misma y no se localizarán pilas en el interior de los cauces. Asimismo, se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta.

Con objeto de minimizar el efecto barrera y el riesgo de atropello de la fauna que generará la nueva infraestructura, se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original.

5. Prevención de la contaminación acústica y atmosférica

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la nueva vía a las siguientes zonas:

Punto kilométrico 6,750 a 7,750 margen derecha (núcleo de Cardeñosa).
Margen derecha a la altura del núcleo urbano de Aldeahuela.

Puntos kilométricos 43,500 a 44,500 margen derecha (núcleo de Gimialcón).

Puntos kilométricos 84,500 a 85,500 margen derecha (núcleo de Pelabravo).

Ronda exterior Sur (núcleos de Navahonda y Valdelagua).

Independientemente de los tramos antes señalados, todo el trazado de la autovía que discurra próximo a terrenos urbanos o urbanizables, residenciales o industriales, deberá contar con las protecciones necesarias

para que se cumplan los objetivos de calidad expresados en esta condición en el límite de estos terrenos más próximos a la autovía.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía 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).

Todas las medidas de protección establecidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, considerándose, a su vez, las actuaciones necesarias para su adecuación estética e integración paisajística.

El programa de vigilancia ambiental verificará los niveles de ruido que se generarán en cada zona, especialmente en la periferia de los núcleos urbanos, reforzando, en caso de ser necesario, las medidas de protección que así lo requieran.

Para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se realizarán riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsible estas afecciones.

6. 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, vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería 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 autorizado.

Se evitará toda afección 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. Estos yacimientos son: 1. El Rincón de Barajas; 2. La Campanilla; 3. Cenalmor; 4. Los Costones; 5. El Egido; 6. Iglesia Vieja; 7. Los Carboneros; 8. La Carrera; 9. La Fuente Romana; 10. Los Picones; 11. C. Sta. María; 12. Los Paradores; 13. Las Casillas; 14. Machacones; 15. El Esparragal; 16. La Era del Alto; 17. Galanes de Mariviuda; 18. Viñagrande; 19. Tablero de la Ermita; 20. El Tesoro; 21. Cerro Grande; 22. La Serrada; 23. La Santillana; 24. Los Gordillos; 25. Casas Viejas; 26. Las Vegas; 27. Valdelagua; 28. Peña Caída; 29. Piedras Blancas.

7. Localización de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, de escala no inferior a 1:5.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra y caminos de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas de exclusión se contarán, al menos, los siguientes: puntos de interés geológico o geomorfológico; zonas bióticas de interés singular (encinares y berrocales del entorno de Ávila, entorno de monte Arauzo, encinares de Castronuevo, etc.) y en general masas arboladas de cualquier tipo; espacios protegidos, catalogados o inventariados; zonas de afección a los yacimientos arqueológicos; aluviales de los ríos existentes

en la zona afectada; zonas de regadío; y, en general, todas aquellas zonas de alto valor ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

De igual forma se consideran zonas de exclusión el área de campeo de la avutarda (área de Madrigal-Peñaranda, área de Ventosa del río Almar-Villar de Gallimazo y área de Aldeaseca de la Frontera), el del Milano real (sur de Chaherrero y Monte Arauzo) y el del Águila real e imperial y otras rapaces (encinares y berrocales próximos a Ávila).

El emplazamiento de los vertederos, en su caso, 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 y graveras abandonadas como zonas de vertido.

Independientemente de las localizaciones finalmente seleccionadas, los vertederos alojarán únicamente tierras sobrantes de la construcción de la autovía, y en ningún caso restos de la obra u otros residuos.

Asimismo, se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

8. *Protección y conservación de los suelos y de la vegetación*

Con objeto de minimizar la afección al suelo de elevada calidad agraria (especialmente en las zonas de regadío del tramo III y IV) y a la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras; para ello se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado. Se jalonarán asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de instalaciones, caminos auxiliares y préstamos en caso de ser necesarios. Este jalonamiento quedará fijado y señalizado en el replanteo de las obras junto con el tronco de la autovía, con el objeto de garantizar la protección de los espacios colindantes. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras, de las voladuras y paso de maquinaria.

Se adoptarán cuantas medidas sean necesarias para proteger la vegetación de las zonas afectadas por las obras, especialmente las encinas y las formaciones riparias. El trazado final, aquel que quede fijado en el replanteo, se ajustará conforme a criterios de minimización de la afección a la vegetación arbórea, debiendo elaborarse un inventario del arbolado existente en la franja que vaya a ser afectada por dichas obras, especificando la especie de la que se trata y sus características y parámetros más importantes. A este respecto, el primer criterio a aplicar será el de conservar todos los ejemplares arbóreos inventariados y, si esto no fuera posible, se analizarán las posibilidades de trasplante de los ejemplares cuyo emplazamiento sea incompatible con la realización de la autovía. Si tampoco fuera factible el trasplante, se restituirán los ejemplares que hubieran de abatirse por otros de las mismas especies, empleándose en tal supuesto como criterio de valoración a efectos del cálculo de la nueva vegetación el que deriva de la «Norma Granada».

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos y las pilas queden fuera de la banda de vegetación riparia, garantizando la mínima afección a ésta incluso durante la ejecución de las obras. Esto se aplicará especialmente a la disposición y altura de las pilas del viaducto, a la altura de la rasante y al sistema de ejecución del tablero y las pilas.

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. Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales.

9. *Protección de la fauna*

Además de lo expuesto en la condición 1, y dada la afección al entorno de Chaherrero y de Monte Arauzo, por su importancia para el Milano real y el Elanio azul, y al entorno del río Tormes, por su importancia salmonícola, se evitará el deterioro de los hábitats y las perturbaciones durante el periodo de reproducción y crianza de éstas y otras especies existentes en la zona afectada.

En consecuencia, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo de reproducción de la fauna en las zonas sensibles anteriormente citadas.

Asimismo, se adecuarán los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. La ubicación de dichos pasos se determinará en el proyecto constructivo, a partir de un estudio sobre los pasos naturales a lo largo del trazado.

10. *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 áreas de vertedero, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales. El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial los encinares y berrocales próximos a Ávila, los encinares de Castronuevo, el entorno de Monte de Arauzo, las inmediaciones del río Tormes y las áreas de interés para la avifauna citadas en las condiciones 1 y 9.

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 desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:1V, excepto en las zonas regables de los canales de Villoria, Babilafuente y Villagonzalo (punto kilométrico 69 hasta el final), donde se adoptaran taludes 2H:1V, con el fin de minimizar la superficie afectada. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Se elaborará, en el proyecto constructivo, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, 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 provisional de la obra.

11. *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.

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.

Umbral crítico 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 del Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, 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 asistencia técnica a 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.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras donde se especifiquen:

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 3.

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

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección para los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 8.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 1 y 9.

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 3.

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

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el emplazamiento de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección de los suelos y la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 1 y 9.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 10.

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 5.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 8.

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

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.

12. Documentación adicional

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

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 4.

Estudio de previsión de ruido, y 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.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación a que se refiere la condición 8.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 1 y 9.

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

13. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos 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 del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 12 de septiembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ADENA	—
AEDENAT	—
Arco Iris. Asociación Ecologista	—
Área de Ecología de la Universidad de León	—
Área de Ecología de la Universidad de Salamanca	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Asociación para la Defensa de los Ecosistemas de Salamanca	X
Ayuntamiento de Alconada	—
Ayuntamiento de Aldealegua	—
Ayuntamiento de Aldearrubia	—
Ayuntamiento de Aldeaseca de la Frontera	—
Ayuntamiento de Arapiles	—
Ayuntamiento de Ávila	—
Ayuntamiento de Babilafuente	—
Ayuntamiento de Blascosancho	—
Ayuntamiento de Bóveda del Río Almar	—
Ayuntamiento de Cabezabellosa de la Calzada	—
Ayuntamiento de Cabezas de Alambre	—
Ayuntamiento de Calvarrasa de Arriba	—
Ayuntamiento de Cantiveros	—
Ayuntamiento de Carbajosa de la Sagrada	—
Ayuntamiento de Cardeñosa	—
Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos	—
Ayuntamiento de Coca de Alba	—
Ayuntamiento de Constanza	—
Ayuntamiento de Cordovilla	—
Ayuntamiento de Crespos	—
Ayuntamiento de El Campo de Peñaranda	—
Ayuntamiento de El Oso	—
Ayuntamiento de Encinas de Abajo	—
Ayuntamiento de Fontiveros	—
Ayuntamiento de Garcihernández	—
Ayuntamiento de Gomecello	—
Ayuntamiento de Huerta	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de La Colilla	-
Ayuntamiento de La Serrada	-
Ayuntamiento de Las Berlanas	-
Ayuntamiento de Machacón	-
Ayuntamiento de Macotera	-
Ayuntamiento de Mancera de Abajo	-
Ayuntamiento de Marlín	-
Ayuntamiento de Mingorría	-
Ayuntamiento de Monterrubio de Armuña	-
Ayuntamiento de Moriñigo	-
Ayuntamiento de Moriscos	-
Ayuntamiento de Nava de Sotrobal	-
Ayuntamiento de Paradinas de San Juan	-
Ayuntamiento de Pedro Rodríguez	-
Ayuntamiento de Pelabravo	-
Ayuntamiento de Peñalva de Ávila	-
Ayuntamiento de Peñaranda de Bracamonte	-
Ayuntamiento de Peñarandilla	-
Ayuntamiento de S. Morales	-
Ayuntamiento de Salamanca	-
Ayuntamiento de San Cristóbal de la Cuesta	-
Ayuntamiento de San Pedro del Arroyo	-
Ayuntamiento de Santa Marta de Tormes	-
Ayuntamiento de Solana de Río Almar	-
Ayuntamiento de Tordillos	-
Ayuntamiento de Ventosa del Río Almar	-
Ayuntamiento de Villagonzalo de Tormes	-
Ayuntamiento de Villamayor	-
Ayuntamiento de Villanueva de Gómez	-
Ayuntamiento de Villar de Gállimazo	-
Ayuntamiento de Villares de la Reina	-
Ayuntamiento de Villoria	-
Ayuntamiento de Villoruela	-
Ayuntamiento de Calvarrasa de Abajo	-
Ayuntamiento de Cantaracillo	-
Cátedra de Ecología de la Universidad de Salamanca	-
CODA	-
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León	-
Confederación Hidrográfica del Duero	-
Consejo Ibérico para la Defensa de la Naturaleza	-
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	-
Departamento de Geografía de la Universidad de Salamanca	-
Diputación Provincial de Ávila	-
Diputación Provincial de Salamanca	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	-
Dirección General de Estructuras Agrarias de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León	-
FAT	-
Federación Ecologista de Castilla y León	-
Gabinete de Estudios Biológicos y Ambientales	-
Gredos Verde	-
Grupo Ecologista Carabo	-
Grupo Lobo	-
Instituto Geominero de España	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León	-
Servicio de Espacios Naturales y Especies Protegidas de la Junta de Castilla y León	X
Servicio de Investigación Agraria de la Junta de Castilla y León	-
Servicio de Vida Silvestre de la Junta de Castilla y León	X
Subdelegación del Gobierno de Ávila	-
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Ávila	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Salamanca	X
Sociedad Española de Ornitología	X
Subdelegación del Gobierno de Salamanca	X

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

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, comunica que han recibido la memoria-resumen, poniéndola a disposición de sus asociados para que formulen las alegaciones pertinentes a título propio.

La Asociación para la Defensa de los Ecosistemas de Salamanca, destaca la calidad de la memoria-resumen, realizando posteriormente una serie de sugerencias sobre los diferentes corredores planteados en cada uno de los tramos, destacado su preferencia por los que se ciñen al trazado actual de la N-501. Manifiesta también que debería tenerse en cuenta el efecto-barrera y en especial las repercusiones sobre los pequeños y medianos mamíferos, proponiendo medidas correctoras al respecto.

La Diputación Provincial de Salamanca, manifiesta la conveniencia de considerar la inclusión en el estudio de impacto ambiental de un análisis detallado (fundamentalmente en el tramo comprendido entre Encinas de Abajo y el final del estudio) de los siguientes aspectos:

Superficie de terrenos de máxima productividad agrícola (regadío) ocupada por las distintas alternativas.

Corrección del efecto barrera.

Medidas para minimizar las afecciones negativas sobre la calidad de los recursos hídricos de la zona.

Procedencia de los materiales a utilizar.

Evaluación económica de las medidas correctoras.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Agricultura y Ganadería. Dirección General de Estructuras Agrarias, informa que la afección más importante del proyecto se produce en las explotaciones de regadío, tanto en las promovidas por iniciativa privada como pública. Asimismo, considera que el nivel 3 asignado en la memoria - resumen a los regadíos, en la síntesis de protección territorial y en consecuencia en la síntesis global, es insuficiente. También realizan una serie de consideraciones sobre los corredores propuestos.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural, manifiesta que los Servicios Territoriales de Educación y Cultura de las provincias afectadas por el proyecto facilitarán a los consultores el inventario arqueológico correspondiente al área afectada, considerando necesario que posteriormente se proceda a una prospección intensiva y reconocimiento.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental, informa sobre el planeamiento urbanístico de los municipios afectados por las obras, aportando un plano en el que figuran las distintas afecciones que determinan las normas subsidiarias de planeamiento.

El Instituto Geominero de España, manifiesta que cualquiera de las soluciones adoptadas en la memoria-resumen son las más adecuadas para evitar afectar áreas de alta fragilidad ambiental. Asimismo, manifiesta que el estudio de impacto ambiental deberá adoptar las medidas de prevención y corrección más adecuadas para evitar la interrupción de las vías pecuarias.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Servicio de Espacios Naturales y Especies Protegidas, comunica que el proyecto no afecta, en ninguno de los corredores planteados, a los espacios naturales incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos previsto en el artículo 18 de la Ley 8/1991, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, ni a ninguna de las zonas húmedas incluidas en el Decreto 194/1994 por el que se aprueba el Catálogo de Zonas Húmedas y se establece su régimen de protección.

La Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Servicio de Vida Silvestre, informa que con relación a la caza se deberá estar a lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley de Caza de Castilla y León. En cuanto a la pesca manifiesta que se deberá valorar la incidencia de las obras sobre los cauces y riberas de los tramos fluviales.

La Junta de Castilla y León. Delegación Territorial de Salamanca. Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informa

que desde el punto de vista de la vida silvestre, el mejor trazado es la ampliación de la actual carretera Ávila-Salamanca. En cuanto a las actuaciones sobre el río Tormes manifiesta que dado que pueden afectar una importante zona salmonícola se deberán realizar entre los meses de septiembre-octubre, evitando en lo posible contaminaciones en época de freza.

La Junta de Castilla y León. Delegación Territorial de Ávila. Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, informa que en el subtramo Ávila-San Pedro del Arroyo el de menor impacto es el corredor B. En el subtramo San Pedro del Arroyo al límite de la provincia la opción de menor impacto es la D. Por otra parte, en materia de caza y especies protegidas manifiesta que deberá resolverse la permeabilidad de la vía para el cruce de estos animales.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO), comunica que el proyecto afecta directamente a un Área de Importancia Internacional para las Aves: «Madrigal-Peñaranda», existiendo una gran importancia ornitológica con poblaciones de aves esteparias incluidas en el anexo I de la Directiva Comunitaria 79/409/CEE relativa a la conservación de las aves silvestres. Asimismo, se encuentran en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y en el Libro Rojo de los Vertebrados de España.

La Subdelegación de Gobierno de Salamanca, se manifiesta de acuerdo con la previsión de aspectos a considerar en el estudio medioambiental previsto en la memoria-resumen. Asimismo, echan de menos el no haber consultado a las Cámaras de Comercio e Industria de Salamanca y Ávila.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El objeto del estudio informativo de referencia, sobre el que se emite la presente declaración de impacto ambiental, es la definición de soluciones alternativas para el trazado de una autovía entre Ávila y Salamanca, el análisis de las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas y la propuesta de la opción que se considera más ventajosa bajo el punto de vista funcional, territorial, económico y medioambiental.

La velocidad de proyecto es de 120 kilómetros/hora. La sección tipo adoptada, de acuerdo con la orden de estudio y los estudios realizados, es la siguiente:

- Calzadas 2 × 7,00 metros.
- Arcenes exteriores 2 × 2,50 metros.
- Arcenes interiores 2 × 1,00 metros.
- Mediana 10 metros entre bordes de plataformas.

Una vez construida la autovía, no queda ningún tramo actual fuera de servicio, ya que los correspondientes de la N-501 quedan como itinerario alternativo y vías de servicio de los núcleos de población existentes en la misma y en su entorno.

La N-501 se ha dividido por sus características geométricas y de tráfico en cuatro tramos más o menos homogéneos:

- Tramo I: Ávila-San Pedro del Arroyo (puntos kilométricos 1 al 22).
- Tramo II: San Pedro del Arroyo-Peñaranda de Bracamonte (puntos kilométricos 22 al 54).
- Tramo III: Peñaranda de Bracamonte-Encinas de Abajo (puntos kilométricos 54 al 76).
- Tramo IV: Encinas de Abajo-Salamanca (puntos kilométricos 76 al 93).

El estudio se ha desarrollado en dos fases, denominadas A y B. En la fase A se comenzó por definir la zona de estudio con el objeto de cualificarla desde el punto de vista medioambiental, a fin de obtener corredores compatibles con él, siendo las restricciones del medio físico, del medio socioeconómico y de planeamiento las que han determinado los posibles corredores para la vía. Este estudio se ha realizado con la cartografía existente a escala 1:50.000 y, una vez obtenidos los posibles corredores, se elaboró una cartografía a escala 1:10.000. Como resumen de lo detectado en la zona y como conclusión más importante, se consideró que la franja estudiada no presenta grandes impedimentos para la construcción de la nueva vía, puesto que los elementos a salvar son muy puntuales: Algunos yacimientos, lagunas, el encinar de Ávila y el suelo urbano.

La fase B constituye el núcleo central del estudio. En ella se ha desarrollado, a escala 1:5.000, el estudio de las alternativas basadas en los itinerarios seleccionados en la fase A. Su objetivo es analizar detalladamente cada una de ellas, con el fin de establecer su impacto ambiental residual, su funcionalidad y sus costes.

En el tramo I Ávila-San Pedro del Arroyo se han planteado 4 alternativas, dos en el corredor A (alternativas A y A01), una en el corredor B (alternativa B) y una en el corredor BC-C (alternativa C). La alternativa A01 es una variante de la alternativa A en un tramo, con objeto de no descender hacia el valle del arroyo de las Berlanas con un trazado a media

ladera, como sucede en la alternativa A. En cuanto a las alternativas C y BC, se eliminó una de ellas, ya que eran similares y sólo variaban en su parte inicial que, en el corredor C, resultaba bastante problemática; en consecuencia, se planteó una sola alternativa, denominada C, que en su parte inicial discurre por el corredor BC y posteriormente por el C.

En el tramo II San Pedro del Arroyo-Peñaranda de Bracamonte se han planteado tres alternativas, una en el corredor D (alternativa D), otra en el corredor E (alternativa E) y una tercera, alternativa D-E, que se ubica en ambos corredores con el fin de evitar el encinar de Castronuevo. De las dos alternativas previstas en la fase A en el corredor D (D y D1), se eliminó la alternativa D1, ya que en la mayor parte del trazado eran idénticas y en la zona donde variaban era necesario cruzar dos veces la N-501 con estructuras bastante esviadas, el trazado era peor y la afección al encinar de Castronuevo similar.

En el tramo III Peñaranda de Bracamonte-Encinas de Abajo se han previsto dos alternativas: la alternativa F en el corredor F y la alternativa G en el corredor G. La alternativa F varía de la prevista en la fase A en tres zonas: en la variante de Peñaranda de Bracamonte y en las dos zonas donde estaba previsto aprovechar la carretera actual. Ya en el estudio más detallado como vía de conexión, se decidió no aprovechar la actual variante, ya que los niveles de servicio eran insuficientes y la futura duplicación resultaría muy dificultosa o casi imposible; de manera que, al reverse desde un principio como autovía, ya se ha proyectado la variante de Peñaranda de Bracamonte más al norte, coincidente con la alternativa G. En cuanto a los tramos donde se aprovechaba la actual carretera, al ser autovía, se han proyectado dos calzadas separadas independientes de la N-501 y adyacentes a ésta, que funcionará como vía de servicio. Se considera esta solución con el fin de evitar afecciones y molestias a los usuarios durante la construcción de la autovía y poder diseñar un trazado nuevo sin las rigideces de tener que aprovechar la carretera actual; además, la ocupación es similar ya que, de todos modos, habría que prever una vía de servicio.

En el tramo IV Encinas de Abajo-Salamanca se han proyectado tres alternativas denominadas H, I y J, que se ubican en los corredores del mismo nombre. Al haberse previsto desde el primer momento una autovía en este tramo, los trazados son similares a los previstos en la fase A, con el lógico ajuste debido al cambio de escala. Todas las alternativas de este tramo tienen su origen en el punto kilométrico 75,6 de la actual N-501 y el final en la nueva variante de Santa Marta de Tormes (en el punto kilométrico 89,5 en las alternativas H y J y en el punto kilométrico 87,9 en la I).

Como ya se indicaba en el pliego de prescripciones técnicas del contrato, aunque el punto final indicado en la orden de estudio sea la variante de la N-501 en Santa Marta de Tormes, era previsible que hubiera que estudiar la conexión con otras vías de la red arterial de Salamanca, considerándose como punto final el entorno de la actual N-630. Por ello se ha previsto la denominada ronda exterior sur de Salamanca, que discurre al sur de dicha población y permite unir la autovía Ávila-Salamanca con la autovía de la Ruta de la Plata y, a través de ésta, también con la autovía de Castilla en dirección a Portugal (itinerario Madrid-Oporto). Con la previsión de tráfico realizada (IMD alrededor de 2.000 vehículos/día), será suficiente una carretera de una sola calzada con un carril por sentido. Esta vía también se prevé con control de accesos y las intersecciones con otras vías a diferente nivel. Para cada una de las alternativas estudiadas se ha previsto la conexión con esta futura ronda exterior sur, discurrendo todas ellas al sur de la urbanización de Valdelagua.

Una vez establecidas y valoradas las posibles alternativas, se procede a la selección de una de ellas, mediante análisis multicriterio de las mismas, realizado mediante dos técnicas diferentes (métodos Pattern y Electre). El análisis multicriterio incluye criterios ambientales, económicos, territoriales y funcionales. En el proceso se analiza el grado de cumplimiento, por las alternativas, de los criterios de selección, a través de la evaluación de una serie de indicadores. Los índices obtenidos de cada indicador son ponderados mediante distintos pesos, para fijar el grado de participación de los mismos en el cumplimiento de los criterios de selección. La valoración de las alternativas se realiza obteniendo la media ponderada de los pesos por los índices de cada criterio. 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 B.
- Tramo II: Alternativa D.
- Tramo III: Alternativa G.
- Tramo IV: Alternativa J.

La solución propuesta tiene una longitud total de 88,251 kilómetros, lo que implica un aumento de recorrido de casi 1,5 kilómetros respecto a la carretera actual.

La alternativa B tiene una longitud de 22,769 kilómetros, lo que implica una disminución de recorrido respecto a la carretera actual de 0,431 kilómetros. Tiene su origen en el punto kilométrico 2,7 de la actual N-501 y su final a la altura del punto kilométrico 25,9 de la misma. En la zona de origen se ha proyectado la reposición de la N-501, de manera que la vía de servicio tenga acceso directo a Ávila por la carretera AV-110. La autovía proyectada conecta con la variante de Ávila en un enlace tipo trébol parcial con dos asas exteriores para los ramales Madrid-Salamanca y Salamanca-Madrid. Tras cruzar la N-501 en el punto kilométrico 2,900, esta alternativa discurre al norte de la misma, pero bastante más próxima que la alternativa A (entre 50 y 200 metros distante de la N-501, excepto en la variante de La Alamedilla del Berrocal, que se proyecta a 500 metros). A partir del punto kilométrico 14,950, donde cruza de nuevo la N-501, se ubica al sur de esta, hasta el final del trazado. Todo el trazado es independiente de la carretera actual y la actual N-501 se prevé como vía de servicio.

Las características geométricas límites de esta alternativa son las siguientes:

Radio mínimo: 800 metros en la zona montañosa y 2.000 metros en el resto.

Pendiente máxima: 4 por 100.

Acuerdo cóncavo mínimo: 8.000 y 10.000 metros respectivamente.

Acuerdo convexo mínimo: 15.300 metros.

Todas las carreteras afectadas por la traza se han resuelto con pasos a diferente nivel, al igual que la mayoría de los caminos. Se han previsto un total de 12 pasos sobre la autovía (de los cuales 5 corresponden a carreteras) y 8 bajo la misma (3 de carreteras resueltos mediante estructuras de vigas y 5 de caminos donde se han previsto marcos de 8 metros de luz libre y 5,5 metros de gálibo).

La alternativa D tiene una longitud de 25,200 kilómetros, lo que implica un aumento respecto a la carretera actual de 400 metros. Tiene su origen en el punto final de la alternativa B (500 m. al sur del punto kilométrico 25,9 de la actual carretera) y su final a la altura del punto kilométrico 50,7 de la N-501 (300 metros al sur). Todo el trazado es independiente de la carretera actual y discurre al sur de la misma, bastante próximo a ella en general. La actual N-501 se prevé como vía de servicio. En los cruces con los ríos Zapardiel (punto kilométrico 9,545) y Trabancos (punto kilométrico 16,400) se han previsto sendas estructuras de 20 metros de longitud.

Las características geométricas límites de esta alternativa son las siguientes:

Radio mínimo: 2.000 metros.

Pendiente máxima: 3,4 por 100.

Acuerdo cóncavo mínimo: 8.000 metros.

Acuerdo convexo mínimo: 15.300 metros.

Todas las carreteras afectadas por los trazados se han resuelto con pasos a diferente nivel, al igual que la mayoría de los caminos. Se han previsto un total de 15 pasos sobre la autovía (de los cuales 3 corresponden a carreteras) y 11 bajo la misma (1 de la línea férrea, resuelto con una estructura de vigas y 10 de caminos donde se han previsto marcos de 8 metros de luz libre y 5,5 metros de gálibo).

La alternativa G tiene una longitud de 25,355 kilómetros, lo que implica un aumento respecto a la carretera actual de 0,46 kilómetros. Tiene su origen en el punto final de la alternativa D (300 metros al sur del punto kilométrico 50,7 de la N-501) y su final en el punto kilométrico 75,6 de la N-501. La primera parte del trazado, que corresponde a la nueva variante de Peñaranda de Bracamonte, se plantea al norte de la población y de la actual variante, aproximadamente a 800-900 m. de la misma. Después del enlace de Peñaranda de Bracamonte, el trazado sigue alejado de la actual carretera, con el fin de salvar el encinar de Monte Arauzo por el norte.

Las características geométricas límites de esta alternativa son las siguientes:

Radio mínimo: 2.000 metros.

Pendiente máxima: 3,05 por 100.

Acuerdo cóncavo mínimo: 10.000 metros.

Acuerdo convexo mínimo: 15.500 metros.

Todas las carreteras afectadas por la traza se han resuelto con pasos a diferente nivel, al igual que la mayoría de los caminos. Se han previsto un total de 16 pasos sobre la autovía (de los cuales 6 corresponden a carreteras) y 11 bajo la misma (uno del ferrocarril, resuelto mediante una estructura de vigas y 10 de caminos donde se han previsto marcos de 8 metros de luz libre y 5,5 metros de gálibo). De los 16 pasos superiores, 2 de ellos también salvan la N-501.

La alternativa J tiene una longitud de 14,927 kilómetros, lo que implica un aumento de recorrido respecto a la carretera actual de 1 kilómetro. Tiene su origen en el punto kilométrico 75,6 de la actual N-501 y su final a la altura del punto kilométrico 89,5 de la misma (en la nueva variante de Santa Marta de Tormes). Esta alternativa es la que se plantea más al sur de la N-501 y más separada de la misma (en algunos puntos a más de 2 kilómetros). Discurre al sur de Machacón y Pelabravo. Con ello se consigue disminuir la longitud de zonas de regadío afectadas por el trazado. En el cruce con el río Tormes (punto kilométrico 3,500) se ha previsto una estructura de 375 metros de longitud, bajo la cual también pasa la carretera a Villagonzalo (punto kilométrico 3,670). Posteriormente, el trazado se discurre 400 metros al norte de Francos y 500 metros al sur de Machacón.

Las características geométricas límites de esta alternativa son las siguientes:

Radio mínimo: 1.500 metros (800 en la conexión final).

Pendiente máxima: 2,19 por 100.

Acuerdo cóncavo mínimo: 10.000 metros.

Acuerdo convexo mínimo: 15.400 metros.

Todas las carreteras afectadas por la traza se han resuelto con pasos a diferente nivel, al igual que la mayoría de los caminos. Se han previsto un total de 8 pasos sobre la autovía, que corresponden todos a caminos) y 8 bajo la misma (3 de carreteras resueltos mediante estructuras de vigas y 5 de caminos donde se han previsto marcos de 8 metros de luz libre y 5,5 metros de gálibo).

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. Indican que es dentro de la fase B donde se elabora el estudio de impacto ambiental. Mencionan que en la fase C es donde se estudiarán con detalle aquellos aspectos que sea aconsejable analizar más exhaustivamente. A continuación, se expone la metodología que sigue el estudio, definiendo el contenido de cada uno de los capítulos del estudio de impacto ambiental. En el siguiente punto de este primer capítulo se hace un análisis de las contestaciones recibidas a la memoria-resumen.

En el capítulo siguiente se expone la necesidad de la vía y se describen las diferentes alternativas para cada uno de los cuatro tramos en que se divide la autovía. Asimismo, se definen una serie de consideraciones ambientales a tener en cuenta. Por último, en este capítulo se relacionan las acciones de la construcción y funcionamiento de la vía, y se hace una previsión de los impactos que a priori inducirán dichas acciones.

En el capítulo denominado descripción del medio, se hace un análisis detallado de todos los aspectos del medio físico, biótico y social acompañado de cartografía a escala 1:10.000. Los elementos del medio analizados son los siguientes: climatología, hidrología, geología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, ruidos, calidad del aire y socioeconomía.

Los valores más significativos y destacables del territorio estudiado pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

El tramo I presenta una considerable altitud (1.131 m.s.n.m.) y proximidad a sistemas montañosos, así como unos relieves accidentados y mayor desarrollo de masas boscosas y de cursos fluviales, desarrollado sobre el complejo cristalino paleozoico (constituido por rocas plutónicas y graníticas intensamente fracturadas y deformadas). Los restantes tramos son más llanos, propios de la cuenca sedimentaria, en los que dominan fundamentalmente los cultivos herbáceos, seco y regadío.

El río Tormes (tramo IV), el río Almar (tramo III) y los ríos Trabancos y Zapardiel (tramo II) son los cauces más importantes de esta zona; también es de destacar los grandes canales de riego: Babilafuente, Villoria y Villagonzalo.

Las principales áreas agrícolas de seco se localizan entre Salamanca y Machacón (tramo IV), entre el canal de Villoria y la zona regable del río Almar (tramo III), y entre esta última y la formada por la alineación de las localidades de Peñalva de Ávila, Monsalupe y Aveinte (tramos III, II y parte del I).

El regadío se distribuye en dos grandes áreas asociadas a las vegas de los ríos Tormes y Almar (tramos III y IV), donde aparecen los mejores suelos. Son zonas regables del Estado denominadas del Canal de Villagonzalo, de los Canales de Babilafuente y Villoria, y del Almar. Además,

existen parcelas regables en el resto del área, destacando en extensión las situadas en San Pedro del Arroyo, Villaflor y Peñaranda de Bracamonte.

La vegetación más valiosa se corresponde con las zonas de encinar (encinares próximos a Ávila, encinar de Castronuevo y encinar de Monte Arauzo) y bosques de ribera (río Tormes, río Almar, arroyo de Arevalillo, arroyo de Villaflor y arroyo Bujero).

Las zonas de mayor interés faunístico en función de las especies que albergan son: Avutardas-área de Madrigal-Peñaranda, área de Ventosa del río Almar-Villar de Gallimazo y área de Aldeaseca de la Frontera; Rapaces-sur de Chaherrero (Milano real), Monte Arauzo (Elanio azul y Milano real), encinares y berrocales próximos a Ávila (Águila imperial, Águila real, Halcón peregrino, Alcaudón, etc.); mamíferos-encinares de Ávila; ictio-fauna-río Tormes.

Paisajísticamente destacan los encinares y los berrocales próximos a Ávila, así como los ríos y bosques de galería que llevan asociados, especialmente el río Tormes y el río Almar.

Los núcleos de población de esta zona son muy reducidos, a excepción de Ávila (54.453 habitantes), Peñaranda de Bracamonte (6.393 habitantes) y Salamanca (191.349 habitantes) según los datos de 1996.

Los sectores económicos más desarrollados en este territorio son el agrícola y el de servicios, existiendo un fuerte apoyo económico del sector industrial en municipios como Ávila, Cardeñosa, Crespos, Peñaranda, Salamanca, Santa Marta de Tormes y Carbajosa de la Sagra.

En el capítulo siguiente se caracterizan y valoran los impactos identificados en fases anteriores del estudio de impacto ambiental, para posteriormente comparar entre sí las alternativas, jerarquizándolas desde el punto de vista medioambiental.

En primer lugar, se describen los impactos para cada uno de los aspectos del medio definidos en el estudio de impacto ambiental. A continuación, se procede a la caracterización cualitativa de impactos, es decir, la anterior descripción se apoya y complementa con una caracterización de las alteraciones atendiendo a los siguientes parámetros: Signo, magnitud, extensión espacial, probabilidad, momento, reversibilidad y recuperabilidad, eficacia, duración, importancia y peso. Esta tarea se lleva a cabo de forma común a todas las alternativas y tramos en los supuestos de realización de la autovía sin más y con ejecución de las medidas correctoras. En tercer lugar, se realiza la valoración cuantitativa de los impactos para las distintas alternativas de cada tramo. Tomando como criterios de evaluación aquellas afecciones que sean las más relevantes y que permiten diferenciar alternativas, se definen unos indicadores (movimientos de tierras, volúmenes de préstamos y vertederos, superficie total ocupada, etc.) que permiten evaluar los efectos de cada alternativa sobre dichos criterios o aspectos del medio. Estos indicadores, aplicando fórmulas e índices en las que intervienen datos indicativos de la afección (superficie, número de elementos afectados, etc.), se transforman en un valor numérico dentro de una escala común para todos ellos, de modo que sean comparables entre sí. Tras calcular los valores de los índices se transforman a una escala común mediante una función de transformación, obteniendo el índice de calidad ambiental (IC) de cada alternativa. Por último, se comparan las alternativas de cada tramo primero desde el punto de vista de la afección a cada aspecto tratado individualmente, para proceder finalmente a la integración de los valores obtenidos para cada uno de los indicadores en un único índice de afección global al medio ambiente y paralelamente de calidad ambiental, jerarquizando las alternativas desde este punto de vista.

En definitiva, el estudio de impacto ambiental valora cuantitativamente los impactos y compara las alternativas, analizando cómo intervienen los distintos aspectos del medio estudiado en la metodología propuesta:

Clima: No se considera un aspecto relevante, puesto que los impactos son mínimos y no diferenciables entre alternativas.

Hidrología: El interés radica en el río Tormes y en el río Almar, siendo también importantes los posibles impactos sobre los grandes canales de riego: Babilafuente, Villoria y Villagonzalo. La posible afección tanto al río Tormes como al Almar se considera prácticamente igual para cualquier alternativa, no interviniendo pues en su comparación. En cambio, en el tramo IV la afección o intercepción sobre el canal de Villagonzalo si es diferente entre alternativas, puesto que la I lo intercepta varias veces, estimándose pues este factor en la comparación.

Geología: No se considera la geología y geotecnia en la jerarquización de alternativas puesto que, de un lado, no son previsibles impactos importantes y, por otro lado, estos aspectos ya se han tenido en cuenta en el diseño de alternativas y proyectando los taludes de acuerdo con la naturaleza del terreno. Por contra, si se incluyen en la valoración de alternativas las variaciones geomorfológicas debidas a los movimientos de tierras asociados a cada trazado. Para cuantificar estas variaciones, se

tienen en cuenta los volúmenes de excavación y relleno así como los de vertederos y préstamos.

Suelos: Las características de los suelos en los tramos II, III y IV son similares; el tramo I es el único que presenta diferencias entre corredores. No obstante, la falta de definición de este aspecto hace poco viable la comparación de alternativas bajo este punto de vista. Además se considera un aspecto indirectamente cuantificado por la afección sobre las zonas en regadío, que se corresponderán con los suelos más valiosos. No obstante, aún sin diferenciar las distintas tipologías de suelos ocupadas, se considera oportuno el incluir en la comparación la ocupación total de cada alternativa, siendo éste un aspecto tenido en cuenta en todos los tramos.

Vegetación: La afección a la vegetación y en especial a la vegetación natural y arbórea es uno de los impactos asociados a la vía proyectada con mayor importancia. La vegetación considerada como más valiosa se corresponde con las zonas de bosques de ribera y los encinares. El criterio adoptado pues para la valoración es la ocupación permanente de formaciones vegetales, siendo el indicador la superficie ocupada de aquellas unidades más valiosas, que en cada tramo se refieren a:

Tramo I: Los parámetros a utilizar serán: los cruces de las alternativas con bosques de ribera, la superficie afectada de la zona de encinares próxima a Avila, de pinares, matorrales y herbazales.

Tramo II: Se cuantificarán los cruces con zonas de vegetación de ribera y la superficie ocupada de encinar en la finca de Castronuevo.

Tramo III: El indicador de la afección a la vegetación en este tramo será la superficie ocupada de la zona de encinar de Monte Arauzo, a pesar de ser mínima en el peor de los casos.

Tramo IV: Cruces de las alternativas con el bosque de ribera del río Tormes. En este caso se estima la superficie de este tipo de vegetación (incluyendo las plantaciones) situada bajo el viaducto.

Fauna: Se consideran los siguientes tipos de indicadores para las repercusiones sobre la fauna: La superficie ocupada de las unidades faunísticas más relevantes del tramo I: mosaicos, encinar, herbazal-berrocal y riberas. En el resto de tramos no se considera relevante este impacto, siendo además prácticamente igual para todas las alternativas, por lo que no se tiene en cuenta. Las únicas unidades consideradas importantes e interceptadas por la nueva vía serían los encinares de Castronuevo y de Monte Arauzo, pero la repercusión sobre éstos desde el punto de vista faunístico se considera mínima puesto que, de un lado la ocupación será muy pequeña al discurrir los trazados próximos o coincidentes con la actual carretera y por áreas más deforestadas, y por otro lado, no se debe considerar su fragmentación, puesto que son encinares actualmente divididos tanto por la vía actual como por el cerramiento de estas fincas.

Otro criterio a tener en cuenta es la intercepción y división de las áreas de distribución de las especies más relevantes, en concreto la zona de águilas del tramo I y la zona de Milano real del tramo II. El resto de áreas descritas como zonas importantes para la fauna no se incluyen en la valoración por no marcar diferencias entre las distintas alternativas, o bien por no considerarse como variaciones significativas respecto a la situación actual.

Por último se valorará la proximidad de algunas alternativas con la carretera actual en todos los tramos a excepción del IV, criterio que valora tanto la repercusión sobre la fauna como sobre el paisaje. En el tramo IV de escaso valor faunístico éste no se considera un impacto relevante.

Paisaje: La incidencia sobre este aspecto se considera un factor importante en la jerarquización. Para cuantificar este impacto se adoptarán los siguientes indicadores. Afección a las unidades paisajísticas más valiosas en cada tramo: riberas, herbazal-berrocal, encinar y escarpadas con matorral (tramo I), encinar de Castronuevo (tramo II), riberas del Tormes (tramo IV).

De nuevo, el factor de mayor o menor o proximidad al trazado actual formará parte de la comparación en todos los tramos a excepción del IV, fuertemente modificado en el que la nueva infraestructura tendrá poca repercusión paisajística.

Ruidos: En el caso del tramo IV se tienen en cuenta en el análisis las longitudes de los tramos de cada alternativa que inciden en zonas habitadas superándose los niveles recomendados. En el resto de tramos no se prevén afecciones en este sentido.

Demografía, población: Los impactos descritos no son significativos y en cualquier caso no son diferenciadores de alternativas.

Economía: En este caso se atiende a la afección de las alternativas sobre los siguientes aspectos, valorando la ocupación de las áreas más productivas: cotos de caza mayor (tramo I), afección a los regadíos (tramo III), ocupación de terrenos pertenecientes a las zonas regables y resto de parcelas en regadío (tramo IV).

Yacimientos arqueológicos: Se comparan las alternativas en función del número de yacimientos afectados por cada una, teniendo en cuenta

tanto las características del yacimiento y su posición respecto a las alternativas, lo que definirá el impacto.

Planeamiento Urbanístico: El criterio adoptado es la afección a suelos no calificados como no urbanizables comunes. En el caso del estudio se ocupan suelos no urbanizables protegidos, y en el tramo IV también reservados para infraestructuras y mínimamente suelo urbano, cuantificando pues la superficie ocupada en cada tramo y alternativa.

No se incluyen como factores a considerar en la jerarquización de alternativas, bien por su escasa incidencia sobre ellos, bien por no discriminar en la valoración, los siguientes: calidad del aire, aspectos socio-culturales, vías pecuarias y montes consorciados.

Los valores obtenidos tras la aplicación de los índices se homogeneizan a una escala común comparable, definida entre 0 (pésima calidad ambiental) y 10 (óptima calidad ambiental). Para ello se aplican funciones de transformación que consideran una calidad ambiental nula (IC = 0) a partir de un valor del índice obtenido considerado inaceptable medioambientalmente.

Producto de la valoración global y jerarquización de alternativas se puede concluir que las diferencias entre alternativas no son significativas, aunque sí permiten compararlas entre sí y definir algunas como mejores o peores frente a las otras.

Desde el punto de vista físico y biótico las alternativas con mayor calidad ambiental son: B-E-G-J. Desde la perspectiva socioeconómica en el tramo I los valores son muy similares, siendo ligeramente más altos en las alternativas A y A01; en el tramo II la mejor resulta la D, en el tramo III la F y por último en el tramo IV los valores son muy similares, con una mínima diferencia a favor de la H.

Como conclusión de lo anterior y desde el punto de vista medioambiental la alternativa más recomendable sería la formada por la conexión de las B, D, G, y J. Esto coincide con el análisis multicriterio incluido en el estudio informativo que incluyen en la comparación otra serie de factores que finalmente seleccionan la alternativa B-D-G-J como la más recomendable.

En el capítulo de medidas correctoras se indican las medidas propuestas en cualquiera de las opciones de trazado estudiadas. Una relación de estas medidas son las siguientes: recuperación del suelo vegetal; restauración fisiográfica; recuperación de elementos auxiliares; protección de las aguas (plan de rutas, barreras de sedimentos, cronograma de obras en viaductos, gestión de residuos); protección de la vegetación (restricción de la afección, trasplante de encinas e instalación de protectores arbóreos en los encinares) y revegetación; protección de la fauna (señalización y limitación de la zona de obras, control de vertidos, definición de cronogramas de trabajo, etc.); conservación del patrimonio cultural; limitación de la franja de obras; medidas contra el ruido; realización de campañas informativas a través de los ayuntamientos y asociaciones de las actividades de las obras con repercusión en las actividades económicas y recreativas.

En el capítulo 6 se incluye el programa de vigilancia ambiental, donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar. Se prevén tres tipos de campañas: previas o campañas cero, durante las obras y durante la explotación de la vía.

Posteriormente, se hace una estimación económica de las medidas correctoras y un análisis ambiental de la alternativa seleccionada.

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 volumen II del estudio de impacto ambiental recoge una serie de apéndices: Contactos con organismos implicados; contestaciones al periodo de consultas previas e informe; trabajo arqueológico; fichas y matrices de caracterización de impactos; y fichas de valoración de impactos.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

1. Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento DGCI).
2. Diputación Provincial de Ávila.
3. Ayuntamiento de Cardeñosa.
4. Ayuntamiento de Peñalba de Ávila.
5. Ayuntamiento de Monsalupe.
6. Ayuntamiento de Riocabado (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
7. Ayuntamiento de Aveinte.
8. Ayuntamiento de San Juan de la Encinilla (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).

9. Ayuntamiento de San Pedro del Arroyo (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
10. Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ávila.
11. Sociedad Española de Ornitología SEO-Bird Life.
12. Don Jesús María Terciado Valls, en representación de «Estaciones de Servicio Cuatro Postes, Sociedad Anónima»
13. Don Manuel Sánchez Sáez, en representación de «Arfema, Sociedad Anónima».
14. Don Miguel Angel González Álvarez y cuatro personas más.
15. Don Elías Fernández Herrero y Rufino García Sansegundo.
16. Don Carlos Bores García.
17. Don Ramón García Pardo.
18. Doña Isabel Martín de los Ríos.
19. Don Juan Manuel Silvela del Alcázar.
20. Don Julián García Herráez y cinco personas más.
21. Don Arturo Sánchez Sáez.
22. Don Jesús Alberto Hernández Díaz.
23. Don Jesús Hernández Ayuso, en representación de Asociación Tierra Verde.
24. Don Alejandro Carrera Lázaro, en representación de FE-JONS.
25. Don Mariano Silvela Silvela.
26. Don José Luis Sánchez Alvaro.
27. Don Fernando Herrero Verdugo, en representación de la Sociedad Cooperativa Limitada Alta Moraña.
28. Don Florencio Iglesias Alfayate.
29. Don Estanislao Martín García.
30. Diecinueve personas del término municipal de San Pedro del Arroyo.
31. Don Mariano Terceño Hernando, en representación de «Estación de Servicio Terceño, Sociedad Limitada».
32. Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento).
33. Ayuntamiento de Crespos (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
34. Ayuntamiento de Rivilla de Barajas.
35. Ayuntamiento de Narros del Castillo (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
36. Ayuntamiento de Salvadios (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
37. Ayuntamiento de Gimialcón (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
38. Don Emilio Cruz Escudero.
39. Don Albino García Pinto, en representación de «Industrias Gasper, Sociedad Anónima».
40. Ochenta y nueve vecinos del Ayuntamiento de Gimialcón.
41. Ayuntamiento de Cantaracillo (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
42. Ayuntamiento de Peñaranda de Bracamonte (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
43. Ayuntamiento de Aldeaseca de la Frontera (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
44. Ayuntamiento de Palacios Rubios.
45. Ayuntamiento de Campo de Peñaranda.
46. Ayuntamiento de Villar de Gallimazo.
47. Ayuntamiento de Alconada (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
48. Ayuntamiento de Cordovilla.
49. Don José Luis González del Castillo, como presidente de COAG-Salamanca.
50. Don José Luis del Pozo, como presidente de ASAJA-Salamanca.
51. Don Guillermo González García, en representación de la Organización UPA.
52. Don Abdón Jesús Martínez Sánchez.
53. Don Elías Fernández Herrero y Hermenegildo Reinoso Sánchez-Monje.
54. Don Manuel Blázquez Bautista.
55. Diecinueve personas de Aldeaseca de la Frontera (Saturnino Gómez y 18 más).
56. Don Aurelio Rodríguez Sánchez, en representación de «Doña Ascensión, Sociedad Anónima».
57. Don Francisco Sánchez Rubio y 6 personas más, de Villar de Gallimazo.
58. Don José Manuel Martín Alvarez-Cedrón y 5 personas más.
59. Don Ángel Vázquez Labajos.
60. Don Remigio López Labajos.
61. Don Francisco Javier Sánchez Martín.

62. Doña Genoveva Miguel Miguel.
63. Don Juan Blázquez Rodríguez.
64. Ayuntamiento de Huerta.
65. Ayuntamiento de Encinas de Abajo (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
66. Ayuntamiento de Villagonzalo de Tormes.
67. Ayuntamiento de Machacón.
68. Ayuntamiento de Calvarrasa de Abajo.
69. Ayuntamiento de Pelabravo.
70. Ayuntamiento de Santa Marta de Tormes.
71. Ayuntamiento de Arapiles.
72. Ayuntamiento de Carbajosa de la Sagrada.
73. Don Luis Enrique Espinoza Guerra, en representación de ADECO-Ecologistas en Acción.
74. Comunidades de Regantes de los canales de Villagonzalo, de Babilafuente y de Villoria (informe de «Setocur, Sociedad Limitada»).
75. Don Jesús Redero San Román y seis personas más.
76. Don Francisco García García y dos más.
77. Don Deogracias García Flores.
78. Doña Hortensia Martín Vicente y 3 personas más.
79. Don Eustaquio Hernández Sánchez.
80. Don Juan Manuel Redero San Román.
81. Don Manuel García Pérez y Hnos.
82. Don Rafael Sánchez Sánchez.
83. Doña Purificación Gómez Merchán.
84. Don Tadeo Vicente Diego.
85. Doña Miriam Salgado Miguélez, y dos personas más.
86. Doña Agustina García Curto.
87. Don Juan Carlos Berrocal Salgado.
88. Don Luis Martín García.
89. Ocho propietarios del término municipal de Pelabravo.
90. Don Rogelio Martín Gómez.
91. Don José Manuel Martín García.
92. Doña María Paz de Sena Espinel y 3 personas más.
93. Don Juan F. Verdejo.

Un total de 12 Ayuntamientos (Riocabado, San Juan de la Encinilla, San Pedro del Arroyo, Crespos, Narros del Castillo, Salvadios, Gimialcón, Cantaracillo, Peñaranda de Bracamonte, Aldeaseca de la Frontera, Alconada y Encinas de Abajo) y las Comunidades de Regantes de los canales de Villagonzalo, de Babilafuente y de Villoria han encargado a D. Fernando Guirao Blasco, Ingeniero Técnico de Obras Públicas de la Empresa «Setocur, Sociedad Limitada» la realización de las alegaciones al estudio, por lo que su contenido es muy similar en todas ellas. A continuación, se comenta el contenido de estos informes:

Disconformidad con la no definición de la sección transversal de caminos agrícolas y vías de servicio.

La definición insuficiente del drenaje longitudinal (falta de cunetas de guarda) y transversal.

La no definición de secciones tipo de firmes, sugiriendo capa drenante.

La disconformidad en general con las áreas de servicio propuestas, solicitando sean consideradas como zonas de servicio los enlaces y no autorizar ningún área de servicio.

Solicitan en general nuevos enlaces, además de los proyectados.

Solicitan nuevos pasos de caminos (inferiores y/o superiores) además de los proyectados, y especifican dimensiones mínimas de su sección transversal.

Ejecución de caminos de servicio paralelos a la autovía.

Ejecución de rotondas en las intersecciones de las vías de acceso a los enlaces con la N-501.

Ensanche, mejora y refuerzo de todos los caminos del término municipal cruzados por la autovía, en un ancho de banda de 500 metros a 1 kilómetro y de carreteras locales.

La ejecución de circunvalaciones o variantes de las poblaciones.

Medidas de protección medioambientales como son balsas decantadoras de hormigón armado y cunetas hormigonadas.

Medidas de drenaje longitudinal y transversal: Piden dimensiones de los marcos de drenaje, y limpieza y acondicionamiento de los cauces de los arroyos.

Medidas de expropiaciones: Tasación de las propiedades añadiendo los impuestos de Hacienda, indemnización a arrendatarios, consideración de mejoras y créditos vigentes para efectuarlas.

Mejorización adecuada de las localidades en los enlaces.

Exponen los que consideran perjuicios inherentes al entorno (contaminación de aguas, erosión, deforestación, rotura de caminos) y las obras de subsanación necesarias.

Creación de parques lineales verdes mediante plantaciones de árboles autóctonos en bandas de 50 metros de ancho y en longitudes de 500 metros.

Alumbrado antiniebla en los enlaces.

Pasos visitables bajo la autovía, cada 300 metros, para el cruce de tuberías y sistemas de riego.

Todos estos Ayuntamientos, a excepción de Gimialcón y Aldeaseca de la Frontera, están conforme con la alternativa seleccionada.

A continuación, se sintetiza el contenido de las alegaciones recibidas por tramos y las conclusiones a las alegaciones propuestas por el Área de Planeamiento, Proyecto y Obras de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, dependiente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento:

Tramo I: Ávila-San Pedro del Arroyo.

Se han presentado 31 alegaciones en este tramo. De ellas diez (la n.º 11 y de la 17 a la 25) se oponen a la alternativa seleccionada B, por su afección al monte de encinas situado al noroeste de Ávila, que sería atravesado a lo largo de seis kilómetros por dicha alternativa, y proponen que se elija la alternativa A, que no afecta al encinar.

En relación al resto de las alegaciones de este tramo, 7 corresponden a Ayuntamientos. Todos los que han efectuado alegaciones consideran preferible la alternativa B propuesta, excepto el Ayuntamiento de Cardeñosa que prefiere la opción A.

Como conclusión, en este tramo I, y a raíz de las alegaciones recibidas, se han buscado nuevas alternativas que minimizaran la afección al encinar sin aumentos considerables de la longitud del recorrido, y se ha planteado una nueva alternativa a modo de conexión entre las alternativas A y B, de modo que sin afectar al encinar o afectándole lo menos posible, disminuyese el rodeo y la gran diferencia de longitud de la alternativa A respecto a la B.

Tramo II: San Pedro del Arroyo-Peñaranda de Bracamonte.

Se han presentado en este tramo 13 alegaciones. De ellas 5 corresponden a Organismos Públicos y Privados. La Junta de Castilla y León, la Diputación de Ávila, y la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias se refieren a la coordinación de los cruces de la autovía con sus infraestructuras, lo cual es tarea del proyecto de construcción, pero no se manifiestan sobre el trazado de las alternativas. La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ávila muestra su conformidad con la opción seleccionada, y la Sociedad Española de Ornitología (SEO-Bird Life) informa de la existencia de un área de importancia para las aves esteparias en los tramos II y III.

Cinco Ayuntamientos (Crespos, Rivilla de Barajas, Narros del Castillo, Salvadios y Gimialcón) presentan alegaciones basadas en un Informe de «Setocur, Sociedad Limitada» (excepto Rivilla). Todos ellos consideran como mejor alternativa la D seleccionada en el estudio, excepto Gimialcón que prefiere la E, si bien «no objeto en contrario» la opción seleccionada.

Tramo III: Peñaranda de Bracamonte-Encinas de Abajo.

En este tramo se han presentado 26 escritos. Dos organismos oficiales (Junta de Castilla y León, Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias) se refieren a la coordinación de los cruces de la autovía con sus infraestructuras, lo que se efectuará en el proyecto de construcción, pero no se manifiestan sobre las alternativas planteadas.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO-BirdLife) en la alegación n 11 informa que el trazado afecta a un área importante para las aves esteparias, y que en el tramo III el único trazado admisible es el F. El Consultor, en su informe, expone que el límite de estas áreas es muy impreciso, pues está reflejado en los planos de escala muy pequeña del último catálogo de la SEO y que la alternativa G seleccionada lo ha sido en un análisis Multicriterio teniendo en cuenta también la no afección a Monte Arauzo. Aún así, las dos alternativas F y G son bastantes similares, y podría elegirse cualquiera.

Por otro lado, el 2 de mayo de 2000 salió a Información Pública en el «Boletín Oficial de Castilla y León» una «propuesta de ampliación de zonas de especial protección para las aves de la Comunidad de Castilla y León, al amparo de la Directiva 79/409/CEE, de Conservación de las Aves Silvestres». Dicha propuesta consta de un plano de la Comunidad Autónoma en que se reflejan todas las ZEPA existentes y las nuevas propuestas, con unos límites muy precisos definidos por términos municipales y carreteras. En la zona del tramo III ningún término municipal atravesado por las opciones de la autovía es considerado como ZEPA. Aún así, es posible elegir la alternativa F en virtud de la existencia de otras alegaciones, que se comentarán posteriormente.

Han presentado alegaciones 8 Ayuntamientos correspondientes a este tramo. (Cantaracillo, Peñaranda, Aldeaseca, Palacios Rubios, Campo de

Peñaranda, Villar de Gallimazo, Alconada, Cordovilla). De ellos, tres (Cantaracillo, Peñaranda, Alconada) aprueban la opción G seleccionada en el estudio, otros tres (Aldeaseca, Campo de Peñaranda, Villar de Gallimazo) prefieren la opción F y otros dos (Palacios Rubios, Cordovilla) no se pronuncian. Hay que decir que en los términos de Cantaracillo y Alconada las alternativas F y G son idénticas, y por tanto sólo el Ayuntamiento de Peñaranda de Bracamonte objeta la opción F, en un informe preparado por «Setocur, Sociedad Limitada», fundamentalmente porque la opción F atraviesa 3 km. más de su término municipal que la G. En cambio la opción F no afectaría al término de Aldeaseca de la Frontera.

Tres alegaciones son efectuadas por Organizaciones sindicales agrarias (COAG, ASAJA, UPA), que manifiestan su preocupación por la gran afección a zonas de regadío y piden que se minimicen los daños a los mismos, fraccionando las fincas lo menos posible, y programando las obras de acuerdo a la campaña de riegos. Esta alegación corresponde más al tramo IV, pues en este tramo sólo son regadíos 4 km. al final del mismo. En las zonas de regadíos de canales en este tramo III la alternativa propuesta es sólo una, y discurre en la mayor longitud posible adyacente a la N-501 (en el término municipal de Cordovilla), para fraccionar lo menos posible las fincas. Asimismo el plan de las obras debe diseñarse teniendo en cuenta la campaña de riegos.

El resto de alegaciones corresponden a particulares. La mayoría lo son por tener fincas agrícolas afectadas, que no cuestionan la concepción global del trazado, sino que se refieren a temas de expropiaciones, que serán objeto de estudio en el proyecto de construcción.

Finalmente, existen varias alegaciones colectivas firmadas por numerosas personas (diecinueve propietarios de Aldeaseca de la Frontera, siete propietarios de Villar de Gallimazo, seis particulares, la sociedad Doña Ascensión propietaria de Monte Arauzo), numeradas como números 55, 56, 57, y 58, que consideran que la mejor alternativa es la F, basándose en factores medioambientales por la menor afección a las áreas de avueltas de la comarca Madrigal-Peñaranda. A este respecto cabe decir que las alternativas F y G se diferencian principalmente entre el enlace de Peñaranda (punto kilométrico 51,240) y el cruce con la carretera de la N-501 a Villar de Gallimazo (punto kilométrico 60,775), en que la alternativa propuesta G bordea el Monte Arauzo por el norte, y la alternativa F lo atraviesa utilizando el corredor de la N-501 actual, distando entre ambas alternativas más de 1 kilómetro.

Por otro lado, en este tramo, varios Ayuntamientos y particulares han solicitado sendos enlaces en el cruce de la autovía con la carretera de acceso a Villar de Gallimazo en el punto kilométrico 60,900 (Ayuntamiento de Villar de Gallimazo, Campo de Peñaranda, Palacios Rubios), y en el entorno del punto kilométrico 68,000 cerca de la carretera de acceso a Alconada (Ayuntamiento de Alconada y particulares). En el estudio se ha planteado un enlace en una situación intermedia frente a la población de Ventosa del Río Almar, en el punto kilométrico 64,300. Un particular ha solicitado sustituir este enlace por el del referido punto kilométrico 68,000, por ser mucho más ventajoso para los pueblos de la zona de Alconada (ver alegación número 61).

Tramo IV: Encinas de Abajo-Salamanca.

En este tramo se han presentado 34 alegaciones. La mayor parte de ellas se refieren a los perjuicios que la autovía causará a la zona regada por los canales de Villagonzalo, Babilafuente y Villoria. De todas las alegaciones, 19 corresponden a particulares con fincas afectadas, 3 son de Organizaciones Sindicales Agrarias (COAG, ASAJA y UPA), y una de las comunidades de Regantes de los canales referidos.

Las alegaciones de varios Ayuntamientos también se refieren a la afección a los regadíos, y algunos (Machacón y Pelabravo) solicitan que se elija el trazado I en lugar del J pues consideran que es el menos perjudicial para su municipio al discurrir por el corredor de la actual carretera N-501 y porque dicen que la alternativa J destruye más fincas de regadío. A este respecto la «Consideración general referente a la afección sobre los regadíos» del informe del Consultor afirma que la superficie de regadío afectada por la alternativa J propuesta es menor que la de las alternativas H e I, y este aspecto fue determinante en el análisis multicriterio para su elección, a pesar de tener más longitud que las otras. La ventaja de la alternativa I, al seguir el corredor de la carretera actual, es que el efecto negativo de la partición de fincas es menos perjudicial que en la J, y también que tiene menor longitud de recorrido (740 metros menos) y de construcción (2,2 kilómetros menos), al aprovechar mejor la actual variante de Santa Marta. Con estas consideraciones cualquiera de las dos alternativas I o J podría ser elegida, pero considerando determinante la superficie de regadío afectada se propone mantener la alternativa J seleccionada.

Conclusiones finales

A continuación se expone resumidamente las posibles prescripciones generales y particulares que, según el Ingeniero Director del Estudio, se deben considerar en futuras fases del procedimiento:

En relación a la alternativa a desarrollar en los futuros proyectos, se propone lo siguiente:

En el tramo I se propone el estudio y realización posterior de su información pública y ambiental de la nueva alternativa denominada B1, por sus claras ventajas funcionales y ambientales sobre las A y B del estudio. En caso de no poder elegir aquella, se considera preferible mantener la alternativa B seleccionada en el análisis multicriterio del estudio. Por tanto, y para evitar la afección al encinar en este tramo, la alternativa propuesta estaría formada sucesivamente por la A hasta su punto kilométrico 8,000, la nueva alternativa B1 de conexión entre la A y la B, y finalmente por la alternativa B desde el punto kilométrico 14 de ésta hasta el final del tramo.

En el tramo II, al no haber alegaciones que justifiquen un cambio, se propone mantener la alternativa D seleccionada en el estudio.

En el tramo III, y en virtud de consideraciones medioambientales, estimando las alegaciones sobre el área de aves esteparias, se considera conveniente elegir la alternativa F entre los puntos kilométricos 51 y 61 aproximados del estudio, y mantener la alternativa propuesta G en el resto del tramo.

En el tramo IV, por motivos de su menor afección a superficies de regadío, se propone mantener la alternativa J seleccionada en el estudio.

En cuanto a los nuevos enlaces pedidos en las alegaciones, se propone la sustitución del enlace proyectado en el punto kilométrico 64,300 del estudio, por sendos enlaces en los puntos kilométricos 60,900 y 67,900 de la alternativa propuesta, y se considera que los restantes enlaces solicitados no es conveniente aceptarlos, pues no cumplirían las distancias mínimas entre enlaces que establece la norma 3.1-I.C. Trazado, además de que no incrementarían significativamente la accesibilidad general a la autovía.

ANEXO V

Resumen del documento complementario al estudio informativo

Este documento desarrolla y valora una nueva alternativa en el tramo I denominada B1, comparándola con el resto de las alternativas de dicho tramo. Esta alternativa surge a raíz de las alegaciones recibidas al estudio informativo en su tramo I, de tal forma que se minimice la afección al encinar sin aumentos considerables de la longitud del recorrido.

En primer lugar se describe la alternativa B1, alternativa corresponde a una conexión entre la alternativa A y la alternativa B. Coincide con la alternativa A hasta el punto kilométrico 7,520 y conecta con la B en el punto kilométrico 14,419 de la misma (punto kilométrico 15,371 de la nueva alternativa B1), por lo que el incremento de longitud respecto a la alternativa A es de 952 metros. En el cruce con el ferrocarril, se han analizado las dos posibilidades: cruzar sobre y bajo el mismo. La opción de paso sobre el ferrocarril implica que se proyecte un tramo de unos 950 metros con una pendiente del 5 por 100 y un viaducto de 450 metros, mientras que en la otra posibilidad la pendiente máxima es del 3,6 por 100 y el viaducto se acorta a 300 metros.

A continuación, hace una caracterización geológico-geotécnica de la banda que ocupa la nueva alternativa.

En el punto 4 realiza una evaluación ambiental, determinando en primer lugar las afecciones medioambientales y comparando a continuación con el resto de alternativas de este tramo, para finalmente enumerar las medidas de diseño y correctoras que serán de aplicación.

El documento complementario al estudio informativo concluye afirmando que el índice de calidad ambiental de la nueva alternativa B1 es superior al de la alternativa B, siendo por lo tanto la más recomendable medioambientalmente, puesto que no induce nuevos impactos y por el contrario sí reduce los producidos por la citada alternativa B, fundamentalmente porque la longitud atravesada del encinar en el caso de la alternativa B es de unos 5.800 metros y en el de la alternativa B1 de unos 750 metros (de ellos, 450 cruzados en viaducto).

Comparando las dos alternativas B1 entre sí se considera más recomendable la que discurre sobre el ferrocarril por suponer menores movimientos de tierra, no requerir vertedero, menores desmontes, menos ocupación, un viaducto mayor en la zona del encinar, afectando menos esta unidad, y mayor permeabilidad faunística.

Para la alternativa B1 serán de aplicación las técnicas correctoras generales expuestas en el estudio de impacto ambiental. Además de estas medidas de carácter preventivo o corrector se han tenido en cuenta otras de

diseño: Pasos de camino, caminos de servicio y estructuras. Este último aspecto se ha sobredimensionado por motivos medioambientales.

En conclusión, dadas las evidentes ventajas medioambientales de la alternativa B1 y que en el resto de los aspectos es similar o no mucho peor, y el coste económico es similar al de la alternativa inicialmente seleccionada, el documento complementario al estudio informativo propone esta nueva alternativa B1, con paso sobre el ferrocarril, en el tramo I Ávila-San Pedro del Arroyo.

ANEXO VI

Alegaciones al documento complementario al estudio informativo

Con fecha 31 de agosto de 2000 se aprueba provisionalmente el documento complementario y el 4 de octubre de 2000 se publica el anuncio de información pública del mismo, en el «Boletín Oficial del Estado» número 238.

Como consecuencia del trámite de Información Pública se han recibido en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental un total de 6 escritos diferentes, cuyos remitentes han sido los siguientes:

1. Junta de Castilla y León (Consejería de Fomento. DGCI).
2. Diputación Provincial de Ávila.
3. Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias (Ministerio de Fomento).
4. Ayuntamiento de Cardeñosa.
5. Ayuntamiento de Monsalúpe.
6. Don Ángel Rodríguez Tejedor.

A continuación, se extracta el contenido de cada alegación:

La Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, en el escrito presentado se indica que al no afectar a ninguna carretera de titularidad de la Junta de Castilla y León se remiten al informe enviado para el resto de las alternativas en el estudio informativo.

La Diputación Provincial de Ávila, se presenta el dictamen de la Comisión Informativa de Cooperación Económica Local e Infraestructuras Viarias, en el que se indica que, por parte de la Diputación de Ávila, no existe inconveniente en que se lleve a cabo el trazado propuesto en el documento complementario.

El Ministerio de Fomento. Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, en el documento presentado se indica que la nueva autovía corta en dos puntos a la línea ferroviaria explotada por RENFE: Ávila-Salamanca. Apunta que no hay ninguna previsión de modificación a corto/medio plazo de la infraestructura ferroviaria, señalando que la autovía deberá guardar la distancia suficiente para no invadir en ningún punto la zona de afección del ferrocarril. Los cruces deberán estar diseñados con gálibos para circulación en doble vía y electrificados. Finalmente se aconseja que se dirijan a RENFE para concretar las dimensiones mínimas.

El Ayuntamiento de Cardeñosa, en la alegación presentada se indica que inicialmente manifiesta su satisfacción puesto que la variante que promueve el Ministerio es muy similar a la solicitada por ellos, aunque a continuación expone su queja sobre la variante propuesta, por afectar muy negativamente al término municipal (devastan grandes cantidades de terreno), y no lo beneficia en absoluto (no prevé ninguna salida directa, ni un enlace en las inmediaciones con la AV-804). Insiste en la conveniencia de situar una salida directa, ya que se evitaría los riesgos de la AV-804, la dificultad que supone el tránsito por el paraje «Alto de la Horca», y la construcción de la circunvalación de la travesía a su paso por Cardeñosa. Solicita saber a que cantidad ascendería el 1 por 100 del presupuesto de las obras que ha de dedicar el Ministerio a obras culturales.

Además, en el mismo escrito presentado para las alegaciones, pero ajeno a las mismas, se hace constar lo siguiente: La entidad «Urbaser, Sociedad Anónima», tiene intención de construir un parque eólico en terrenos del término municipal. Solicita que se informe si el paraje «Las Cuadradas» se encuentra entre las áreas que la resolución publicada en el BOCYL del 5/IV/2000 y anexo cataloga como zonas protegidas.

El Ayuntamiento de Monsalúpe, manifiesta su franca oposición a la alternativa propuesta B1 en el documento complementario ya que, indica, conlleva graves perjuicios tanto particulares como de interés general. Destacan para ello lo siguiente:

En las conclusiones del documento complementario se indica que la alternativa B1 es prácticamente similar a la B desde el punto de vista económico, despreciando para la evaluación económica el aumento de longitud en el trazado de 1 kilómetro. Al contrario que en el estudio informativo, donde una razón de peso para descartar la opción A, es el aumento

en 3,8 kilómetro en la longitud del trazado frente al de la opción seleccionada.

La alegación hace referencia a la ocupación de las distintas formaciones vegetales y usos del suelo definidas en el documento complementario con los siguientes matices:

La zona de encinar boscoso cuenta con encinas de gran porte y antigüedad.

Se afecta un pinar y zona de encinas en un tramo de interés.

La afección al pastizal supondrá una repercusión en el aprovechamiento ganadero.

Se afecta una zona de ribera con chopos.

Resalta la importancia de la afección a cultivos cerealistas o en regadío por su trascendencia económica, siendo este aspecto el que se expone con mayor intensidad.

Además, el nuevo trazado afecta a fincas municipales de gran interés para todos los vecinos de la localidad, por tratarse de prados con aprovechamiento de forma comunal o zonas de esparcimiento.

Don Ángel Rodríguez Tejedor, es propietario de una finca de cultivo de cereal en el municipio de Monsalúpe, e indica que el nuevo trazado propuesto perjudica seriamente sus intereses económicos al verse privado de la finca que posee. También manifiesta que, si bien con el nuevo trazado la zona de encinar verá minorada su afección, se afectará, en cambio, a una zona de pinares y chopos.

24038 *RESOLUCIÓN de 23 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se corrigen errores en la Resolución de 3 de septiembre de 2001, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Prolongación sur del Muelle de la Cabezuela» de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.*

Advertidos errores en el texto de la Resolución de 3 de septiembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Prolongación Sur del Muelle de la Cabezuela» de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 236, de 2 de octubre de 2001, procede su rectificación en los siguientes términos:

En la página 36537, segunda columna, epígrafe 5 segundo párrafo, donde dice: «Durante el desarrollo de las obras se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la condición 3», debe decir: «Durante el desarrollo de las unidades de obra que puedan afectar a la calidad del agua (dragados y ejecución de la banqueta) se analizarán muestras de agua para determinar los valores de los parámetros referidos en la condición 3».

En la página 36538, primera columna, en el segundo párrafo, donde dice: «Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las obras y mensualmente durante el año siguiente a la finalización de las obras del proyecto», debe decir: «Estas mediciones se efectuarán semanalmente mientras duren las citadas unidades de obra y cada dos meses durante el resto de la obra, prolongándose estas medidas durante el año siguiente a la finalización de las obras del proyecto».

Madrid, 23 de noviembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

24039 *ORDEN de 26 de noviembre de 2001 por la que se establece para el año 2001 la prima al consumo de carbón autóctono.*

Mediante el Real Decreto 2017/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el procedimiento de liquidación de los costes de transporte, distribución y comercialización a tarifa, de los costes permanentes del sistema y de los costes de diversificación y seguridad de abastecimiento, se desarrolló, entre otras, las disposiciones para hacer efectivo el incentivo o prima al consumo de carbón autóctono, previsto en la disposición transitoria cuarta de la Ley 54/1997, del Sector Eléctrico.