

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**13070** *RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-630, acceso sur de León. Tramo: León-Cembranos. Provincia de León», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, 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 realización 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 18 de noviembre de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-Resumen del estudio informativo «N-630 acceso sur de León, tramo León-Cembranos» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-Resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de febrero de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 23 de octubre de 2000 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de León» de fecha 3 de noviembre de 2000.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de marzo de 2001, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

Analizada la documentación recibida, y de acuerdo con lo especificado en el artículo 17 del Real Decreto 1131/1988, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió, con fecha 10 de julio de 2001, a la Dirección General de Carreteras información adicional relativa a la alternativa solicitada por el Ayuntamiento de Onzonilla.

Con fecha 10 de diciembre de 2002 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento complementario al estudio de impacto ambiental, cuyo resumen se recoge en el anexo V.

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 por los artículos 4.1, 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «N-630 Acceso Sur de León. Tramo: León-Cembranos».

## Declaración de impacto ambiental

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

### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Durante las operaciones propias de la fase de construcción se prestará especial atención a las zonas ocupadas por bodegas tradicionales situadas en los puntos kilométricos 6+000 al 6+250 de la alternativa seleccionada y los puntos kilométricos 0+250 al 1+700 del denominado «Ramal Oeste de Conexión» o «Ramal al Oeste del Ferrocarril», para evitar cualquier afección a estas construcciones tradicionales.

1.2 Con objeto de disminuir la afección a las choperas situadas en la margen del río Bernesga entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+200, el límite de las obras de la nueva carretera por el este será la vía asfaltada sobre la cual está previsto construir el nuevo acceso. Si se considerase necesaria una vía de servicio en este tramo se dispondrá de forma que no se sobrepase hacia el lado del río en ningún caso la carretera asfaltada existente. La anchura de la mediana no superará la prevista en el estudio informativo (2 metros).

1.3 Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a las viviendas diseminadas próximas a la traza, el enlace con la carretera de Vilecha a Trobajo de Cerecedo (punto kilométrico 2+500) se proyectará, siempre y cuando los condicionantes de drenaje no lo desaconsejen, de forma que la nueva carretera discorra en desmonte en esta zona, cruzando mediante un paso inferior bajo la citada carretera local. El enlace se proyectará de forma que la ocupación de suelo sea la menor posible y se minimice la afección a las edificaciones existentes. Si no fuese técnicamente viable el cumplimiento de lo anterior se dispondrán caballones de tierra en las zonas donde haya edificaciones a menos de 100 metros del borde de la calzada del tronco o los ramales del enlace, sin perjuicio de lo establecido en la condición 6 de protección contra el ruido.

1.4 Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la afección por ruido e intrusión visual a las edificaciones diseminadas en las proximidades del trazado, este se proyectará entre los puntos kilométricos 3+000 y 4+500 de forma que discorra lo más próximo que sea técnicamente posible al del ferrocarril.

1.5 En el proyecto del ramal al oeste del ferrocarril se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

Con objeto de disminuir la afección a Oteruelo de la Valdorcina, el trazado discurrirá en esta zona al menos a 100 metros de las viviendas situadas en suelo urbano. Con el mismo objetivo se dispondrá la rasante ligeramente en desmonte tal como está previsto en el estudio informativo.

Se proyectará el trazado, tanto en planta como en alzado, de forma que se minimice la afección a las masas arbóreas situadas entre los puntos kilométricos 0+600-0+800.

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

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada, prestando especial atención al tramo que discurre próximo al río Bernesga, entre los puntos kilométricos 0+000 y 1+500, y a la zona del ramal al oeste de ferrocarril situada entre los puntos kilométricos 0+000 al 0+500.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

El proyecto de construcción considerará la oportunidad de transplantar algunos ejemplares valiosos de castaño afectados por el ramal al oeste del ferrocarril.

### 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 La estructura sobre el arroyo de la Oncina en el punto kilométrico 5+900 será de, al menos, 40 metros, tal y como define el estudio informativo, diseñándose dicha estructura sin pilas.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de la misma forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.4 A pesar de que en el estudio de impacto ambiental no se identifica la presencia de pozos, el proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a éstos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas repeticiones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, los parques de maquinaria y la excavación de los estribos del puente sobre el arroyo de la Oncina, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.6 En ningún caso, los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.7 Durante las obras entre los puntos kilométricos 0+000 al 1+500 se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras y otros elementos sólidos al río Bernesga, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero y serán demolidos tras la finalización de las obras.

3.9 El proyecto de construcción decidirá, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Duero, la ejecución de cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación, que, recogiendo el drenaje longitudinal de la carretera, sean capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera. Se considerará la instalación de dichos elementos en las proximidades del cauce del río Bernesga.

### 4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión las salidas de los drenajes mediante soleras de pendiente

inferior a 30°; se dimensionarán para permitir la instalación de una pasarela lateral interna de al menos 60 cm de anchura libre de inundación; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Las anteriores medidas responderán a las especificaciones recogidas en el apartado 5.6 del estudio de impacto ambiental, incluyendo la instalación de colectores 100 metros a cada lado del drenaje para guiar a los animales a la entrada de los pasos.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. Según recoge el estudio de impacto ambiental, este cerramiento será progresivo de modo que en los 40 centímetros inferiores el lado de malla sea de 2 centímetros.

De acuerdo con las especificaciones recogidas en el punto 5.6 del estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incluirá la creación de zonas encharcadas artificiales para la reproducción del sapillo pintojo. La ubicación final de estas zonas se decidirá en consulta con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Con objeto de minimizar la afección sobre las poblaciones de martinete y sapillo pintojo, el plan de obra se ajustará a las siguientes restricciones, recogidas en el estudio de impacto ambiental:

Respecto al martinete, donde el estudio identifica una zona de concentración entre el punto kilométrico 0+000 y 1+400 no se empezará la obra ni se realizarán las actividades más ruidosas entre el 15 de julio y el 1 de septiembre.

Respecto al sapillo pintojo, dado que el estudio identifica toda la zona de actuación como con presencia probable de dicha especie, el proyecto de construcción incluirá un estudio específico, elaborado en consulta con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, que determine la presencia de dicha especie. En las zonas en las que las que se constate la presencia de dicha especie, según se recoge en el estudio de impacto ambiental, no se empezará la obra entre el 1 de febrero y el 1 de mayo; y se evitará el desbroce y movimiento de tierra entre el 1 de noviembre y 1 de febrero y entre el 15 de junio y el 1 de septiembre.

El programa de vigilancia ambiental incluirá para la fase de construcción el seguimiento de la afección a las poblaciones y el hábitat de las citadas especies.

El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, colectores de anfibios, cerramiento y zonas encharcadas artificiales. Asimismo, se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

### 5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la localidad de Vilecha y sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a préstamos y a posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

### 6. Protección contra el ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 2+450 y 3+950 donde el estudio de impacto ambiental prevé la instalación de una pantalla acústica de una altura variable entre los 2 y 3 metros, sin perjuicio de lo establecido en la condición 1.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

**Zonas residenciales:**

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

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

**Zonas industriales, comerciales o empresariales:**

Leq(las 24 horas) menor que 75 dB (A).

**Zonas hospitalarias:**

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

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

**Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:**

Leq(las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

En caso de que el ruido de fondo inicial, en los lugares donde deba respetarse, supere los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado inicial acústico.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados (entre los puntos kilométricos 2+400 al 4+000 y 0+000 al 0+500 del ramal al oeste del ferrocarril) pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

**7. Medidas de protección del patrimonio cultural**

En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla y León se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras; y una prospección paleontológica en el ámbito de las terrazas altas del río Bernesga donde se sitúa un yacimiento paleontológico de industria lítica. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a los terrenos a ocupar por el denominado «ramal al oeste del ferrocarril», que proveerá conexión entre la N-120 y la ronda sur de León, en los siguientes

lugares: Entorno del punto kilométrico 0+500 donde se sitúa el yacimiento arqueológico y paleontológico denominado «Oteruelo»; entre los puntos kilométricos 1+280 y 1+893 donde se encuentran los yacimientos arqueológicos de «Santibáñez», «Cuesta del Cabañón» y «El Monte».

El proyecto de construcción recogerá la reposición de la vía pecuaria afectada: Cordel de León-Benavente. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

El proyecto de construcción considerará minimizar la afección del trazado del ramal al oeste del ferrocarril por el punto de interés geológico de las terrazas del río Bernesga y las bodegas tradicionales.

**8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes**

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

**9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares**

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión las siguientes: núcleos de población, urbanizaciones y zonas industriales, suelo urbano y urbanizable, vega del río Bernesga, zonas de vegetación arbórea y de ribera, zonas con posible presencia de restos arqueológicos o paleontológicos, zonas inundables, lagunas (La Laguna y Laguna Rey) y áreas inundables y desde las que se puedan afectar a cursos superficiales, vías pecuarias (Cordel León-Benavente), y zonas de bodegas tradicionales.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, 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 estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a las siguientes zonas:

Trazado discurre paralelo al cauce del río Bernesga (puntos kilométricos 0+000 al 1+500).

Enlace en el punto kilométrico 2+500.

Paso sobre el F.F.C.C. en el punto kilométrico 4+540.

Enlace con el polígono industrial en el punto kilométrico 4+800.

Arroyo de la Oncina en el punto kilométrico 5+900.

Enlace con la autovía A-231 en el punto kilométrico 8+075.

Ramal al oeste del ferrocarril entre los puntos kilométricos 0+000 y 0+500.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

#### 11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- 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, a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y 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 y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

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

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la efectividad de las medidas de protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la condición 6 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9 y, en su caso reposición de marraz realizada.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 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, así como los siguientes informes y documentos:

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

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

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

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

Estudio de la previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y paleontológica, y programa de actuación para el caso de detección de algún yacimiento no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes a que se refiere la condición 8.

Localización de todas las zonas de préstamo, vertederos y áreas de instalaciones auxiliares de obra a que se refiere la condición 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 a que se refiere la condición 11.

#### 13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de

impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa A, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.  
Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.  
Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.  
Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

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

Madrid, 6 de junio de 2002.-La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid	—
Confederación Hidrográfica del Duero. Valladolid	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León. Valladolid	—
Subdelegación del Gobierno en León	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	—
Departamento de Análisis Ambiental. Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. Burgos	—
Diputación de León	X
Ayuntamiento de León	X
Ayuntamiento de Chozas de Abajo. León	—
Ayuntamiento de Santovenia de la Valduncina. León	—
Ayuntamiento de Valverde de la Virgen. León	—
Ayuntamiento de Vega de Infanzones. León	—
Ayuntamiento de Onzonilla. León	X
Ayuntamiento de Villaturiel. León	—
Instituto Tecnológico Geominero de España. Madrid	—
Consejo Económico y Social. Madrid	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas. Madrid	—
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos Y Geológicos de Castilla y León. Valladolid	—
Área de Ecología de la Facultad de Biología. Universidad de Salamanca	—
Área de Ecología de la Facultad de Biología. Universidad de León	—
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología. Universidad de León	—
Estación Agrícola Experimental de León. Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales. Madrid	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG). Madrid	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Madrid	X
Greenpeace. Madrid	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO). Madrid	—
Federación de Amigos de la Tierra (FAT). Madrid	—
Asociación en Defensa de la Naturaleza (ADENA). Madrid	—
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDE-NAT). Madrid	—
Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA). Madrid	—
Ecologistas en Acción. Madrid	—
Sociedad de Conservación de los Vertebrados (SCV). Madrid	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN). Soria	—
Colectivo Cantueso, Coordinadora Ecologista de Castilla y León. Ávila	—
Federación Ecologista de Castilla y León. Valladolid	—
Grupo Ecologista URZ. León	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Subdelegación del Gobierno en León incluye informe elaborado por el Servicio de Protección a la Naturaleza de la Guardia Civil (SEPRONA) en el que se hace mención a las diferentes especies de anfibios y aves presentes en los corredores C1, C2 y C5, destacando la posible colonia de martinetes. Informa favorablemente sobre cualquiera de las opciones señaladas como C1 y C2 (corredores que discurren al este de N-630).

El Servicio de Espacios Naturales y Especies Protegidas de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente informa que el proyecto podría afectar negativamente a dos zonas húmedas catalogadas. La primera se denomina «La Laguna», se encuentra situada en el término municipal de Antimio de Abajo y con codificación LE-17, mientras que el segundo de estos humedales es el denominado «Laguna del Rey», está codificado como LE-16 y se encuentra ubicado al suroeste de Cembranos. El Servicio Territorial de Medio Ambiente de León indica que el corredor 1 (C1) no incide en ningún elemento apreciable del medio natural pero puede ocasionar molestias por ruidos a su paso por Vilecha. Los otros dos corredores seleccionados (C2 y C5) afectan a vegetación mixta de galería, especialmente el corredor número 5. Recomienda estudiar el efecto barrera del vial, no descuidar la restauración de taludes, el acondicionamiento paisajístico de los enlaces así como el control de ruidos.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería hace constar que los regadíos de carácter tradicional deberían conllevar un nivel de protección mayor que el mínimo asignado y que la vía habrá de garantizar la permeabilidad conservando la comunicación de las infraestructuras rurales a través de la misma. Concluye que el corredor 5 es el que afecta en menor medida a ambos factores.

La Diputación Provincial de León sugiere las siguientes medidas: considerar la hidrología local; respetar en la medida de lo posible las tierras de interés agrícola; prestar especial atención al impacto paisajístico del trazado; tener en cuenta el planeamiento urbanístico de los municipios afectados; prever la reposición de servicios y servidumbres afectados; medidas protectoras y correctoras para minimizar los impactos sonoros y emisiones de polvo; instalar barreras acústicas y acometer las pertinentes restauraciones y revegetaciones en las áreas afectadas.

El Ayuntamiento de León indica que existen errores en la localización de los yacimientos arqueológicos identificados con los números 5, 6, 7, 8 y 12, pudiendo este último verse afectado por el corredor 1. Indica que un yacimiento paleolítico en la margen derecha del Bernesga, al sur de Oteruelo de la Valduncina, pudiera verse afectado por el corredor 5. Así mismo hace mención a la existencia de la denominada «Ruta de la Plata».

El Ayuntamiento de Onzonilla aporta cuatro sugerencias por orden de prioridad que afectan al trazado de las alternativas. En la primera propone un nuevo corredor que discurra en las proximidades del río Bernesga y que se sitúa al este de los núcleos de Torneros del Bernesga y Sotico. La sugerencia número 2 corresponde aproximadamente al corredor C2 previsto, pero dejando al polideportivo de Vilecha al oeste del acceso sur y discurriendo paralelo al ferrocarril después de cruzar éste. El trazado

indicado en la sugerencia número 3 es similar al del corredor C1 seleccionado, si bien solicita que una parte importante del trazado discorra paralelo al ferrocarril. Finalmente en la sugerencia número 4 ofrece como alternativa tomar el corredor número 3 del estudio informativo, que se corresponde con el actual trazado de la carretera N-630.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

#### 1. Objeto del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es recopilar y analizar los datos necesarios para definir, con el grado exigible a un estudio informativo, las diferentes opciones viables para la mejora del tramo León-Cembranos de la N-630, así como proporcionar la documentación necesaria para servir de base al expediente de información pública de trazado y ambiental. Las alternativas propuestas serán sometidas a comparación mediante un análisis que incluye criterios medioambientales, económicos, funcionales y territoriales, con el fin de proponer la alternativa más favorable.

#### 2. Términos municipales afectados

Los términos municipales afectados por el estudio son León, Onzonilla, Vega de Infanzones, Chozas de Abajo, Santovenia de la Valduncina, Valverde de la Virgen y Villaturiel.

#### 3. Características básicas de las alternativas planteadas

Se ha programado la mejora del tramo León-Cembranos mediante una infraestructura que, según las características de su sección, se divide en tres partes:

3.1 En el tramo comprendido entre la ronda sur y la glorieta de la EDAR (tramo urbano) se ha previsto una sección tipo compuesta por dos calzadas separadas (2 carriles por sentido) con las siguientes características:

- Calzadas  $2 \times 7,00$  metros = 14 metros.
- Arcenes interiores  $2 \times 1,00$  metros = 2 metros.
- Arcenes exteriores  $2 \times 2,50$  metros = 5 metros.
- Mediana, 2 metros entre bordes de plataformas.

3.2 En el tramo interurbano comprendido entre dicha glorieta y la autovía León-Burgos (A-231) se ha previsto una sección tipo similar a la anterior que difiere únicamente en la dimensión de la mediana (10 m entre bordes de plataformas).

3.3 Finalmente, en el tramo comprendido entre la autovía A-231 y la conexión con la N-630 (a la altura de Cembranos), se ha previsto una carretera convencional de una sola calzada, con un carril por sentido y arcenes de 1,50 metros

#### 4. Corredores planteados en fase A

En la fase A del estudio informativo se analizó una amplia banda del territorio con objeto de caracterizarla desde los puntos de vista ambiental, físico, cultural y territorial, con el fin de obtener corredores compatibles con el medioambiente y que fueran técnicamente posibles. Desde el punto de vista funcional, todos los corredores parten de la actual N-120 o carretera de circunvalación (conectando con la ronda sur de León de próxima construcción) y terminan en la N-630, en las proximidades de Cembranos. De este modo se obtuvieron siete corredores (de C-1 a C-7) de entre los que se seleccionaron los denominados C-1, C-2 y C-5. El resto de corredores fueron eliminados.

El corredor 1 discurre por una zona en la que existen algunas bodegas y edificaciones aisladas que, en principio, podrán ser evitadas por las alternativas. Este corredor tendría una importante captación de tráfico, no afecta a terrenos de valor y muestra como principal ventaja la de discurrir en una parte importante del tramo por una zona de suelo reservada por el Ayuntamiento de León para tal fin. Por todo ello se considera apto.

El corredor 2 coincide en su parte inicial con el C-1 y las características del terreno por el que discurre son similares a las de éste, salvo que con posterioridad a su paso entre la EDAR y el Mercado de Ganados, se desvía hacia el este, discurrendo entre Vilecha y el polideportivo denominado «La Vega», atravesando un estrecho pasillo entre ambos. A pesar de esto, se considera viable y no se elimina.

La parte inicial del corredor 5 ocupa una zona de reserva de suelo para infraestructuras; en este área existen algunas bodegas, siendo la fisio-

grafía del terreno media ladera. En su recorrido discurre a través de una zona con edificaciones aisladas, así como por suelo no urbanizable con protección ecológica de vegas, humedales y paisajística. Este corredor se aleja ampliamente de la N-630 y corta dos veces el trazado previsto de la futura autovía León-Benavente, así como la C-622 y diferentes carreteras locales. En este corredor la conexión con la N-120 se realiza en una zona notablemente alejada del centro urbano de León, lo que implica la no idoneidad para el acceso desde esta localidad. A pesar de todos estos inconvenientes, se mantiene el corredor.

#### 5. Alternativas planteadas en fase B

En la fase B del estudio informativo se analizan y comparan las alternativas de trazado dentro de los corredores determinados en la fase A.

Alternativa A: Se corresponde con el corredor 1; su longitud total es de 9,620 kilómetros en dirección predominante N-S. En ella se incluyen:

Cuatro pasos inferiores de caminos: Puntos kilométricos 1+925; 2+250; 2+975; 7+840.

Cinco pasos superiores: Puntos kilométricos 3+720; 5+500; 5+940; 6+600; 7+125.

Cuatro enlaces: Puntos kilométricos 0+200 (ronda sur de León); 2+500 (paso inferior de carretera); 4+880 (polígono industrial, paso inferior.); 8+075 (A-231) y dos glorietas: puntos kilométricos 1+420; 8+980.

Entre los puntos kilométricos 3+200 y 4+200 la vía discurre paralela a la línea férrea Venta de Baños- A Coruña.

Estructuras: Punto kilométrico 5+900 paso arroyo de la Oncina (L= 40m); paso sobre ferrocarril punto kilométrico 4+540 (estructura tipo pérgola).

Alternativa B: Correspondiente al corredor 2, con una longitud total de 10,164 kilómetros y dirección predominante N-S. Incluye los siguientes pasos y estructuras:

Cuatro pasos inferiores de caminos: Puntos kilométricos 2+000; 3+100; 3+375 (L= 20m); 8+400.

Cinco pasos superiores: Puntos kilométricos 4+150; 6+120; 6+475; 7+200; 7+600.

Cuatro enlaces: Puntos kilométricos 0+200 (ronda sur de León); 4+650 (paso inferior); 5+400 (polígono industrial, paso inferior); 8+610 (enlace con la A-231) y dos glorietas: Puntos kilométricos 1+420; 9+520.

Estructuras: Puntos kilométricos 5+150 paso sobre FF.CC. (L= 22m); 6+400 cruce sobre arroyo de la Oncina (L =40m.) .

Los volúmenes de préstamo y vertedero de ambas alternativas son los siguientes:

Volumen de vertedero: Alternativa A: 235.238 metros cúbicos. Alternativa B: 226.565 metros cúbicos.

Volumen de préstamos: Alternativa A: 1.428.413 metros cúbicos. Alternativa B: 2.059.996 metros cúbicos.

Ramal al oeste del ferrocarril Palencia-A Coruña: Común a ambas alternativas, tiene una longitud de 1,893 kilómetros, y une la N-120 (carretera de circunvalación), en las proximidades de Oteruelo, y la ronda sur de León por medio de una glorieta y un enlace, respectivamente.

#### 6. Análisis multicriterio realizado por el estudio informativo

Método: Se han utilizado dos tipos de métodos de decisión, el método Pattern, de tipo agregación total y el método Electre I, de tipo agregación parcial.

Proceso: En el método Pattern (método cualitativo) se obtiene la valoración de las alternativas como la suma ponderada de los criterios funcionales, ambientales, económicos y territoriales; el valor obtenido se multiplica por su peso, siendo la suma de estos la unidad. La alternativa seleccionada será aquella que consiga el mayor valor. En el método Electre I se comparan dos a dos las alternativas y se calculan las matrices de concordancia, discordancia y selección para los criterios anteriormente citados. Se trata de un método cualitativo de comparación.

Conclusión: la alternativa más aconsejable es la A, ya que presenta el mejor indicador en todos los criterios analizados y por tanto es la seleccionada por los métodos utilizados. También se incluye como seleccionado el ramal al oeste del ferrocarril Palencia-A Coruña, que discurre por la reserva de suelo destinado por el Ayuntamiento de León en su Plan General de Ordenación Urbana para la realizar la conexión entre la carretera de circunvalación (N-120) con la ronda sur de León.

## 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, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, población, sectores de producción, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

El punto de interés geológico (PIG) de «Las Terrazas del Bernesga» en las inmediaciones de Armunia y Oteruelo de la Valdoncina, situado en la zona del ramal oeste de conexión.

La vía pecuaria Cordel León-Benavente.

Los yacimientos arqueológicos catalogados pero no protegidos denominados «Oteruelo, Cuesta del Cabañón y El Monte» en la zona del denominado del ramal oeste de conexión y los yacimientos de «Pobladura y Casares» en la zona de la alternativa B.

En la zona afectada por el ramal oeste de conexión y por la alternativa A, se encuentran diversas bodegas tradicionales formadas en oquedades naturales que se encuentran en desuso pero no abandonadas.

El Camino de Santiago, una vía romana de la que no quedan restos y la denominada Vía de la Plata; ninguno de los cuales se verá afectado.

Vegetación mixta de galería y vegetación arbórea natural asociada a los márgenes de río Bernesga, constituida principalmente por «Populus alba», «P. nigra», «P. canadensis» y «Fraxinus angustifolia».

Márgenes del río Bernesga, donde existen varias especies de aves de interés, especialmente en la época estival, entre los que destaca el martinete. Estas especies se concentran en las masas arbóreas del tramo encauzado al comienzo de las alternativas. Otro grupo de interés es el de los anfibios y reptiles, destacando el sapillo pintojo.

Suelo catalogado como no urbanizable de especial protección en las inmediaciones del río Bernesga.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

**Hidrología:** Su interés se centra en el curso fluvial principal del río Bernesga y su aluvial. El único aspecto que marca diferencias es la proximidad a éste que conlleva un mayor riesgo de contaminación en caso de accidente; por tanto es más perjudicial la alternativa B.

**Suelos:** Las características de los suelos ocupados por ambas alternativas son similares, pero se consideran más valiosos los suelos de vega más cercanos al cauce del Bernesga. La opción B ocupa mayor superficie de suelo de vega, por lo que se considera más perjudicial.

**Vegetación:** La alternativa B afecta más a la vegetación de ribera por discurrir más próxima al río Bernesga.

**Fauna:** La posible repercusión sobre las especies más destacadas se considera igual en ambas alternativas. Como única diferencia indica que la alternativa B discurre más cerca del río y puede tener mayor efecto sobre la fauna asociada a las riberas (ahuyentamiento).

**Paisaje:** El impacto es mayor para la alternativa B, sobre todo para los receptores de Vilecha.

**Ruido:** La perturbación causada sobre el entorno será mayor en la opción B ya que afecta a parajes más tranquilos que la opción A (discurre más próxima al ferrocarril y al polígono industrial).

**Patrimonio cultural:** Ambas alternativas interceptan una vía pecuaria (Cordel de León). En cuanto a la afección de restos arqueológicos, la alternativa B discurre sobre los yacimientos denominados «Casares» y «Pobladura». Mientras que el denominado «ramal de conexión oeste o ramal al oeste del ferrocarril» afecta directamente a los yacimientos arqueológicos y paleontológicos denominados «Oteruelo», «Cuesta del Cabañón» y «El Monte». Las bodegas tradicionales presentes en la zona se han respetado con los trazados no siendo ocupadas, aunque deberán preservarse durante las obras. El ramal de conexión oeste se sitúa en una zona donde existen varias de estas construcciones tradicionales, debiendo afectarse lo menos posible durante las obras.

**Factores socio-económicos:** Aparte de los beneficios y afecciones que la vía supondrá sobre los distintos sectores económicos, el efecto más significativo es la pérdida de terrenos productivos (cultivos de secano y de regadío) por la ocupación de éstos. La afección sobre el suelo urbano

o urbanizable previstos, correspondiente al término de Onzonilla, es mayor en la alternativa B, por lo que se produce mayor impacto. Se valora positivamente la ocupación del suelo reservado o previsto para la vía, siendo la alternativa A la que mejor se ajusta.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos (válidas para las dos alternativas), las siguientes:

## Medidas preventivas:

Medidas de protección de las aguas: planificación de rutas; medidas en la explanación; jalonado de la zona de obras en los tramos más próximos al río Bernesga y gestión de residuos.

Cronograma evitando determinadas actividades en las épocas críticas en la zona con presencia de martinete y sapillo pintojo.

Horario de ruido.

Seguimiento arqueológico.

Restitución del Cordel de Benavente.

Ajuste de trazado para minimizar la afección a las bodegas tradicionales.

## Medidas correctoras:

Recuperación del suelo vegetal.

Restauración fisiográfica.

Recuperación de elementos auxiliares al proyecto atendiendo a: ubicación, recuperación simultánea de préstamos y vertederos.

Protección de las aguas: consideración de instalación de balsas de retención de vertidos para la fase de explotación, en las proximidades del río Bernesga.

Revegetación: hidrosiembras, plantaciones en taludes, enlases, medianas, rotondas y pasos de fauna.

Protección de la fauna que incluye: medidas de carácter general, medidas específicas de protección del martinete, medidas específicas de protección del sapillo pintojo (creación de encharcamientos para anfibios, medidas concretas de adecuación de drenajes para paso de anfibios, colectores guía de anfibios, cerramiento estricto para impedir atropellos).

Colocación de pantallas antirruído entre los puntos kilométricos 2+450 y 3+950 en la alternativa A y entre los 3+250 y 3+700 en la alternativa B.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se prevén tres tipos de campañas:

Campaña previa de reconocimiento y actualización de los elementos identificados.

Campaña durante las obras con la finalidad de garantizar y verificar la correcta ejecución de las mismas.

Campaña durante la explotación de la obra, durante la cual se realizará el seguimiento mediante visitas periódicas.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa A como la más recomendable desde el punto de vista medioambiental, ya que se considera la de menor impacto en todos los factores considerados. Por el contrario la B es la que obtiene índices de calidad más bajos y por lo tanto sería la menos apropiada.

## ANEXO IV

## Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 11 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León expone que la construcción del vial provocará una alteración en los usos del suelo y un efecto barrera que se deberá minimizar dando a la vía la permeabilidad adecuada. Así mismo propone prestar la debida atención a grupos faunísticos como mamíferos y especies cinegéticas. Por otra parte propone diseñar medidas especiales de protección para las áreas palustres protegidas y catalogadas como «La Laguna» y «Laguna del Rey» encaminadas a prohibir estas áreas como áreas de acopio, retirada y depósito de materiales.

La Diputación de León indica que el trazado en el término municipal de Onzonilla es inadecuado, ya que:

Establece una barrera impropcedente entre las localidades de Trobajo del Cerecedo y Vilecha.

El paso superior en el punto kilométrico 3+720 tendrá un acceso hacia Vilecha que impedirá la conexión con el vial municipal.

El paso sobre el ferrocarril (punto kilométrico 4+450) es de una longitud desmesurada.

El enlace previsto entre la autovía y el camino vecinal de León a Vega de Infanzones obliga al tráfico proveniente de la vega baja del Bernesga a cruzar la peligrosa travesía de Vilecha para poder acceder a la autovía.

Propone una modificación del trazado entre los puntos kilométricos 1+200 al 4+900 y el ensanche de 10 a 12 metros de la carretera convencional entre la A-231 y Cembranos.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa favorablemente sobre la opción seleccionada.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento indica que en la actualidad se están redactando tres estudios informativos en la zona, por lo que solicita que para la futura redacción del proyecto de construcción se pongan en contacto con el Subdirector General Adjunto de Planes y Proyectos. Además se indica que el trazado propuesto deberá guardar distancia suficiente para no invadir la zona de afección del ferrocarril y se remite a RENFE para que fije las condiciones de ejecución de la estructura que cruza las vías.

El Ayuntamiento de León indica que parece correcto el trazado general de la solución adoptada. Solicita que dado el uso previsto para los terrenos situados al oeste del trazado entre los puntos kilométricos 0+200 al 1+420 de desplace ligeramente el trazado actual hacia el este, acercándolo así hacia el río Bernesga, de modo que se permita la construcción de una vía de servicio situada al oeste del vial, que provea de acceso a los terrenos colindantes. Por otra parte propone la construcción de una intersección en el tramo de unión entre la ronda sur y la N-120 que dé acceso al futuro parque empresarial de León que se situará al este de esta conexión.

El Ayuntamiento de Onzonilla presenta un documento denominado «Memoria de Alegaciones» donde manifiesta su oposición a los trazados estudiados en el estudio informativo, proponiendo una alternativa de nuevo trazado diferente a las estudiadas. Este escrito está firmado además de por el Ayuntamiento de Onzonilla, por el Ayuntamiento de Villaturiel y las Juntas Vecinales de: Trobajo del Cerecedo, Vilecha, Santa Olaja de la Ribera, Castrillo de la Ribera, Marialba de la Ribera y Alija de la Ribera.

La mencionada Memoria de Alegaciones se estructura en cuatro apartados: Antecedentes en el término municipal de Onzonilla, Proposición de estudio de un corredor alternativo, Evaluación de los trazados planteados y Conclusiones, todo ello acompañado de planos y un reportaje fotográfico. En este documento se comparan las alternativas estudiadas en el Estudio Informativo (A y B) con una tercera alternativa, denominada C y propuesta por este ayuntamiento.

Esta alternativa C tiene su origen en un punto común con las A y B (punto kilométrico 1+100), separándose de ellas a la altura de la EDAR de León; Mientras las dos alternativas contempladas en el estudio informativo se desvían del río en dirección suroeste, la alternativa C continúa paralela al río pasando sobre una gravera actualmente en explotación, para continuar entre el río y el Polideportivo la Vega. Seguidamente el trazado de esta alternativa cruza dos veces un meandro del río Bernesga a la altura de la localidad de Sotico para seguidamente desviarse hacia el Oeste cruzando la vía del ferrocarril y alcanzando la autovía León-Burgos en el mismo punto donde lo hacen las otras dos alternativas. A partir de este punto y hasta el final las tres alternativas son coincidentes en trazado y características.

Además, la alternativa C incluye otro corredor para dar acceso al polígono industrial de León, el cual parte de la denominada «Carretera de Villaroaña», en la margen Este del río Bernesga, entre las localidades de Santa Olaja y Castrillo de la Ribera. Su dirección de desplazamiento es este-oeste. Inicialmente cruza sobre el río Bernesga mediante una nueva estructura, y continuando hacia el oeste superará la vía del ferrocarril mediante un paso elevado, para a continuación finalizar mediante su unión con una de las calles del mencionado polígono industrial.

En el apartado tres de este documento se comparan desde el punto de vista territorial y ambiental las tres alternativas, de lo que obtienen que la alternativa más favorable para los intereses de este municipio es la C.

La Junta Vecinal de Trobajo del Cerecedo propone que, en previsión del futuro desarrollo urbanístico de la zona, los pasos de los caminos situados en los puntos kilométricos 1+195 y 2+250 sean de 12 metros de ancho en vez de los 8 metros proyectados.

La Junta Vecinal de Vitoria de la Jurisdicción expone su oposición al trazado propuesto para el enlace entre al acceso sur de León con la autovía León-Benavente, ya que entiende que este enlace supone una barrera al desarrollo de esta población, se destruye su entorno medioambiental y se limita enormemente el desarrollo urbano.

Antibióticos Sociedad Anónima Unipersonal formula alegación con relación al trazado previsto entre los puntos kilométricos 0+200 al 1+000 ya que el trazado afecta directamente a una finca propiedad de la empresa en la que está prevista el desarrollo de un proyecto de inversión industrial, por lo que solicitan un cambio en el trazado, desviándolo ligeramente

hacia el río Bernesga (oeste) y situando una vía de servicio al Este del trazado, así como la ampliación de la glorieta sur. Además solicitan que en los puntos de cruce de la vía sobre los servicios de colector y emisario se proyecten galerías de dimensión suficiente para permitir el paso de estos servicios y sus futuras ampliaciones.

Particulares del Municipio de Onzonilla.—El Ayuntamiento de Onzonilla hace dos remisiones de la misma alegación, una suscrita por 74 vecinos y otra por 370, en la que se indica:

Que la alternativa propuesta será una frontera física y económica que frena el desarrollo de la comarca y añade peligrosidad.

Supone un gravísimo sacrificio para vecinos de Vilecha y Torneros del Bernesga.

Que parte del trazado discurre a una distancia de 20-45 metros de viviendas unifamiliares lo que supone un deterioro en la calidad de vida de estas gentes.

Que la alternativa propuesta aporta una solución técnicamente difícil y problemática para solucionar el paso del vial sobre la vía férrea.

Empresarios del Municipio de Onzonilla.—El Ayuntamiento de Onzonilla remite una alegación genérica firmada por 18 propietarios y/o Directores Gerentes de empresas situadas en los márgenes de la N-630 en dicho término municipal, en la que manifiestan su oposición al trazado de la alternativa seleccionada por entender que provocará un claro daño a sus intereses y al de sus empresas. Así mismo solicitan que se ejecute la obra siguiendo el trazado propuesto por el Ayuntamiento de Onzonilla en su totalidad.

El Ayuntamiento de Vega de Infanzones presenta una alegación fuera de plazo en la que propone una nueva alternativa que transcurra paralela al río Bernesga hasta llegar al pueblo de Vega de Infanzones.

## ANEXO V

### Resumen del documento complementario del estudio de impacto ambiental

El documento complementario desarrolla un análisis comparativo de las alternativas A y B, contenidas en el estudio informativo y las nuevas alternativas C y D propuestas por el Ayuntamiento de Onzonilla y por el Ayuntamiento de Vega de Infanzones, respectivamente.

Dicho análisis comparativo, realizado atendiendo a criterios ambientales, económicos, territoriales y funcionales, concluye que la alternativa seleccionada por el estudio informativo (alternativa A) sigue siendo la recomendada, debido a que las alternativas C y D presentan notables desventajas frente a ella, como:

Afección al Lugar de Interés Comunitario (LIC) «Riberas de la Subcuenca del río Esla» ES4130079.

Afección al río Bernesga y a la vegetación y fauna asociada.

Mayor longitud de actuación.

Importante incremento del presupuesto de ejecución por contrata.

Afección a una gravera en explotación, al polideportivo «La Vega» y a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de León.

# MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

**13071** *CORRECCIÓN de errores de la Resolución de 13 de junio de 2002, de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se efectúa la convocatoria para la concesión de ayudas para actividades de I+D realizadas por entidades de derecho público y entidades sin fines de lucro en parques científicos y tecnológicos.*

Advertidos errores en el texto del anexo de la Resolución de 13 de junio de 2002 de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, por la que se efectúa la convocatoria para la concesión de ayudas para actividades de I+D realizadas por entidades de derecho público y entidades sin fines de lucro en parques científicos y tecnológicos, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 149, de fecha 22 de junio de 2002, a continuación se transcriben a fin de proceder a su rectificación: