

Paisaje: La ampliación proyectada se estima que apenas será perceptible una vez llevada a cabo la restauración de la obra.

Corredores faunísticos: Se consideran como zonas más probables de paso de fauna aquellas asociadas a las vaguadas de los arroyos de Peregrinos (p.k. 33+000 de la margen derecha), y del Endrinal (p.k. 36+900 de la misma margen), ambos afluentes del río Guadarrama. Estos cauces presentan gran interés dado que mantienen la comunicación ente las áreas protegidas del «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares» y el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno».

Vías pecuarias: Se han inventariado un total de 13 vías en los términos municipales de Las Rozas, Torrelodones, Galapagar y Collado-Villalba, así como dos descansaderos en el término municipal de Galapagar.

Puntos de interés geológico: se ha comprobado la inexistencia de estos puntos a lo largo del trazado.

«Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama»: La ampliación prevista no afectará, en el presente tramo, a este espacio protegido.

«Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares»: Este espacio se invadirá a la altura del paso superior de La Berzosa (p.k. 32+860), afectando a unos 9.300 m². Esta superficie de ocupación se corresponde con nueve parcelas, y 2.977 m² de la urbanización «Monte Los Jarales», y dos parcelas catalogadas como fincas rústicas.

Hábitats de Interés: En el presente tramo no se estima que no se afectará ningún Hábitat de Interés (según Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres):

Caracterización de las zonas de ampliación: La mayor parte de las zonas afectadas se caracterizan por la presencia de vegetación alóctona y variada, originada por las labores de revegetación llevadas a cabo en anteriores actuaciones sobre la autopista. Como excepción se señala la afección sobre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares».

Clasificación ambiental del territorio: se considera inapropiado realizar esta clasificación debido a las características del proyecto estudiado.

Capítulo 3 «Identificación y valoración de impactos».

Los impactos valorados según la metodología expuesta en el estudio de impacto ambiental son:

Efectos sobre los niveles sonoros: no significativo.

Efectos sobre la permeabilidad faunística: no significativo.

Afección sobre las vías pecuarias: no significativo.

Afección sobre el «Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno»: inexistente.

Afección sobre el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares»: moderado.

Afección sobre la vegetación: no significativo

Capítulo 4 «Medidas protectoras, correctoras y compensatorias».

Tras realizar el análisis de los principales efectos considerados, se concluye que la afección no difiere prácticamente de la establecida en el proyecto de trazado, por lo que se proponen medidas adicionales únicamente para extremar la precaución en las obras de ampliación junto al arroyo Peregrinos, y para mejorar la funcionalidad de los pontones que sirven de paso a los arroyos de Peregrinos y del Endrinal, con objeto de mejorar su uso como pasos de fauna.

Además se prevé la instalación de pantallas acústicas en los siguientes pp.kk. de la margen izquierda: 13+170 al 13+640; y 0+400 al 0+780:

Considerando la escasa superficie afectada del el «Parque Regional de la Cuenca Alta del Río Manzanares», y las características de los terrenos afectados, no se estima necesario la proposición de medidas compensatorias.

Plan de vigilancia ambiental: donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar.

Anejo 3: Estudio de ruido.

Como conclusiones fundamentales del estudio realizado se resalta:

El actual tramo de la A-6 produce unos niveles de inmisión sonora en sus márgenes que exceden los límites permitidos por la normativa vigente promulgada por la Comunidad de Madrid.

La aplicación de los modelos de predicción ofrece valores similares a los realmente observados.

El incremento del nivel sonoro en las márgenes de la carretera como consecuencia de la puesta en servicio del cuarto carril es irrelevante y se estima en valores próximos a 1dB(A).

Como resumen, se concluye que la puesta en servicio del cuarto carril empeorará de manera no significativa una situación ya existente que supera notablemente los límites establecidos por la normativa vigente al respecto.

Por ello propone la instalación de barreras acústicas en los pp.kk. 13+170 al 13+640 y 0+400-0+780 (ambos en la margen izquierda).

12770 *RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto» en la provincia de Valladolid, 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, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaria 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 del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de 22 de octubre de 2001, la memoria-resumen del estudio informativo de la «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 17 de abril de 2002, 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 incluyendo el estudio de impacto ambiental, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 16 de julio de 2002 y en el Boletín Oficial de la provincia de Valladolid de 23 de julio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 26 de septiembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, que incluye como anejo el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Con fecha 12 de marzo de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras, información complementaria relativa a algunos aspectos no suficientemente detallados en el estudio de impacto ambiental. Con fecha 3 de abril de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió la información complementaria solicitada.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

El Anexo V sintetiza la información complementaria presentada al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 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 de la «Variante de Villanubla y acceso al aeropuerto».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la solución elegida en el estudio informativo (solución 1), siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

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

Se modificará ligeramente el trazado en su parte final, alejando unos 1.700 m el punto de retorno de la futura variante al actual trazado de la N-601, de forma que con este ligero cambio de trazado no se afecte a una zona aledaña a la pista del aeropuerto de Villanubla, prevista por el Ayuntamiento de Villanubla coordinadamente con el Ayuntamiento de Valladolid como área industrial para Terminal de Carga, Área Logística y Parque Tecnológico.

Se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante de la variante, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello el volumen de materiales sobrantes destinados a vertedero.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

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

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre las que destacan: N-601, N-620, VP-4501 de Villanubla a Fuensaldaña y los accesos al Centro Penitenciario de Villanubla y a la Estación de Residuos del Ayuntamiento de Valladolid.

En el caso de la carretera VP-4501 se realizará una conexión entre el enlace 2 y dicha carretera mediante una vía de servicio paralela a la propia variante por su margen izquierda como vía bidireccional con plataforma afirmada de 7,0 m + 2 bermas de 0,50 m.

El paso inferior proyectado en el p.k. 5+800, se proyectará de tal manera que su rasante no quede por debajo del terreno natural, para evitar problemas de inundación que lo inhabiliten para el tráfico y el paso de maquinaria agrícola.

Asimismo, se repondrán todos los caminos afectados por el desarrollo de las obras, dándose continuidad a todos los pasos transversales a través de la actual N-601, empleando para ello, como mínimo, la sección que poseen en la actualidad.

Además, se garantizará durante la construcción y explotación de la nueva autovía la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc.).

Tanto la reposición de estos servicios, como la reposición de los caminos interceptados, se coordinarán con los responsables de su explotación y con los ayuntamientos afectados, con el fin de optimizar el número de pasos y minimizar la longitud de los recorridos y de las ocupaciones de dichas reposiciones.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, se adoptarán las siguientes medidas:

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 por erosión.

Se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada en la obra.

Se instalarán cunetas perimetrales y balsas de decantación provisionales durante la fase de obras para la recogida de las aguas de drenaje en las zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria.

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.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, 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.

Los acopios de materiales, así como los acopios de tierra vegetal o sobrantes de obra, se situarán en zonas donde no puedan ser arrastrados por la escorrentía superficial del terreno.

4. 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:

p.k. 0+000 a p.k. 2+750 (margen derecha).

p.k. 0+000 a p.k. 1+600 (margen izquierda).

p.k. 1+600 a p.k. 2+000 (margen izquierda). En este tramo se prestará especial atención, al tratarse de suelo urbano consolidado de uso residencial.

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

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

Respecto al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea tenido en cuenta por éstos, de modo que se diseñen de forma coordinada, las medidas de protección que se consideren más oportunas. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad. Se debe asegurar en todo momento, el cumplimiento estricto de los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora marcados en esta Resolución, para ello se recomienda una estrecha coordinación entre todas las instituciones afectadas, tanto a lo largo del desarrollo del proyecto como durante la explotación del mismo.

En base a las conclusiones del estudio acústico se diseñará un proyecto de medidas de protección acústica que incluya, al menos, las siguientes medidas:

Instalación de pantallas de protección acústica allí donde el estudio determine su necesidad tanto de forma transitoria durante las obras, como de forma definitiva durante la fase de explotación. En este caso se tendrá en cuenta la tipología de las pantallas (translúcidas, opacas, etc.) y materiales a emplear en cada caso, en función de: especificaciones constructivas necesarias para garantizar el cumplimiento de los niveles propuestos; proximidad a las edificaciones a proteger; intensidad lumínica de luz natural actual en el interior de las mismas, etc.

Utilización de maquinaria de obra homologada según el Real Decreto 245/89, de 27 de febrero, de aproximación de las legislaciones sobre determinación de la emisión sonora de máquinas y materiales utilizados en las obras de construcción.

Realización de las inspecciones técnicas y las operaciones de mantenimiento necesarias para que dicha maquinaria no supere las especificaciones del mencionado Real Decreto.

Empleo de silenciadores en compresores, motores, perforadoras, etc.

Entre los pp.kk. 1+600 y 2+000, se establecerá un horario máximo de realización de las obras de 7 a 23, y la justificación adecuada para aquellas actividades de obra que sea necesario llevar a cabo durante el periodo nocturno, por motivos de seguridad, generación de otros impactos, o causas de fuerza mayor.

Asimismo, para prevenir la emisión de polvo y partículas en la zona de obras, producidas por movimientos de tierras y circulación de maquinaria, durante toda la fase de construcción se deberá:

Realizar riegos periódicos en todas aquellas zonas donde sean previsible estas afecciones (como superficies desnudas, o acopios de inertes y tierra vegetal), que se intensificarán en el tramo comprendido entre los pp.kk. 0+000 y 2+000, especialmente en el entorno de la travesía de Zaratán, y durante los periodos más secos.

Verificar que todos los camiones que transporten áridos cubren sus cajas con lonas.

Realizar las operaciones de mantenimiento de la maquinaria para que las emisiones de la misma no superen los criterios establecidos en la Directiva 96/69/CE, de 8 de octubre, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros en materia de medidas contra la contaminación atmosférica por las emisiones de los vehículos a motor.

En cualquier caso, se localizarán y jalonarán de manera diferencial, aquellas zonas que se consideren más sensibles, entre las que se incluirán específicamente las zonas urbanizadas colindantes a las obras.

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

Con el objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Asimismo, se incluirán en dicho programa los controles necesarios para verificar que se cumplen las medidas encaminadas a minimizar la afección debida a las emisiones de polvo y partículas.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico y vías pecuarias*

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc.

Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un equipo de arqueólogos competentes, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte 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 del dicho organismo, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

Se evitará toda afección a los yacimientos arqueológicos 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.

Se evitará la afección al antiguo trazado de ferrocarril a Medina de Rioseco conocido como «Tren Burra», que tiene un punto de cruce con la nueva vía en el p.k. 1+810, reponiendo su trazado desde este punto a lo largo de la vía de servicio de la calzada derecha hasta el enlace 1, situado en el p.k. 2+190, a través del cual pasará a la margen contraria mediante un paso inferior, desde donde conectará de nuevo con su trazado original a través del ramal previsto para el acceso a Zaratán.

Se revisará la correcta ubicación de todas las vías pecuarias existentes en el entorno del trazado de la nueva autovía, y se acometerá la reposición de todas las vías afectadas mediante pasos adecuados, que serán aprobados por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Las vías pecuarias del entorno que se verán afectadas son:

Cañada Real Leonesa.

Colada de Cigales a Tordesillas.

Colada del Camino Real de Valladolid a Castrodeza.

La Colada del Camino Real de Valladolid a Castrodeza se superpone con la actual N-601 y con el trazado de la nueva vía en la parte inicial, por lo que no podrá reponerse su trazado por el corredor actual. Esta reposición se realizará a través del trazado del denominado «Tren Burra», que discurre por la margen derecha del trazado de la nueva vía hasta llegar al paso inferior proyectado en el enlace 1. Tras cruzar la variante, continuará por el trazado propuesto para el «Tren Burra», hasta haber superado el casco urbano de Zaratán, momento en que volverá a su recorrido original.

A su vez, se procederá al jalonado de manera diferencial de las zonas de alto valor cultural próximas a la nueva vía tales como las vías pecuarias, el trazado del «Tren Burra» o los yacimientos arqueológicos.

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

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.

El estudio informativo y el documento de información complementaria al respecto proponen como zonas de vertido preferencial las siguientes:

La Estación de Residuos del Ayuntamiento de Valladolid.

El hueco existente a la altura del p.k. 207 de la actual N-601, hasta alcanzar el nivel del terreno circundante, procediendo a su posterior restauración, de forma tal, que ello no comprometa la futura realización en esta zona de un área industrial para Terminal de Carga, Área Logística y Parque Tecnológico prevista por los ayuntamientos de Valladolid y Villanueva.

La ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de las excavaciones no se podrán establecer en ningún caso en:

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Zonas de afección a las vías pecuarias o al trazado del «Tren Burra».

Antiguo vertedero existente en la margen izquierda de la actual carretera N-601 a la altura del p.k. 198, por encontrarse este casi agotado y por suponer un fuerte impacto ecológico y paisajístico, al hallarse anexo a una ladera con cierta densidad de vegetación y una amplia cuenca visual, por donde discurre además el trazado del «Tren Burra».

El emplazamiento de los vertederos, préstamos 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.

Se utilizarán como caminos auxiliares de obra las vías de servicio paralelas a la autovía en el tramo donde ya existen o en su defecto los caminos agrícolas, evitándose en la medida de lo posible la apertura de nuevos caminos; en caso de que fueran necesarios, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de dicha necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, planos, de escala no inferior a 1:2.000, de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, vertederos 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, las siguientes: masas arboladas de cualquier tipo, vaguadas, zonas de afección a los yacimientos arqueológicos, vías pecuarias y el trazado del «Tren Burra».

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

Para proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su posible efecto barrera, se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir en lo posible, su mortalidad, sin que por ello se pierda su funcionalidad original. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Respecto 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.

Para minimizar la afeción sobre la vegetación y los usos del suelo, se restringirá la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible al ancho de la traza. Para ello, se procederá al jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, jalonando asimismo los límites de las zonas de vertedero, zonas de ubicación de instalaciones auxiliares y caminos de obra.

Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas por las obras, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

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

8. *Protección y conservación de los suelos*

Conjuntamente al replanteo de las obras, se delimitarán físicamente las superficies que vayan a quedar, provisional o definitivamente ocupadas por éstas, así como por las restantes obras auxiliares (incluyendo, entre otras: parques de maquinaria, oficinas y vestuarios, áreas de acopios de materiales y tierra vegetal, y cuantas otras instalaciones sean necesarias para la ejecución de las obras), con el fin de evitar todo tipo de alteración a cualquier espacio ajeno al estrictamente necesario.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda ser directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, y no será superior a 1,5 m de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En caso de permanecer acopiada por un periodo superior a 6 meses, deberán diseñarse medidas adecuadas para el mantenimiento de sus propiedades estructurales y físico-químicas.

En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

Si accidentalmente se produjera algún vertido de sustancias contaminantes de cualquier tipo, y más concretamente de materiales utilizados en las operaciones de mantenimiento de la maquinaria de obra o debidos al propio uso de ésta, se procederá a recoger dicho vertido junto con la parte afectada de suelo para su posterior tratamiento.

El paso de la maquinaria pesada se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de los suelos.

Se vigilará el estado del suelo para evitar la excesiva compactación del mismo, así como la formación de regueros. Esta vigilancia se intensificará en las épocas de mayores precipitaciones. En el caso de localizarse zonas excesivamente compactadas se efectuarán operaciones de ripado o arado, de manera que se evite la formación de una coraza superficial.

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

9. *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, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En dicho proyecto se incluirán los métodos técnicos, plan de trabajo y operaciones de mantenimiento que sean necesarias para el adecuado desarrollo de la vegetación implantada. Asimismo se estudiará su evolución, proponiéndose las medidas adicionales que sean necesarias para asegurar el mantenimiento y desarrollo satisfactorio de dicha vegetación, tanto durante la ejecución de la obra, como durante el periodo de garantía de la misma.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como áreas de vertedero, viario de acceso a la obra e instalaciones temporales.

El citado proyecto considerará como zonas de tratamiento especial: vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado, machaqueo y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes, terraplenes, y en general todas las zonas donde se hayan ubicado instalaciones temporales de la obra.

Las plantaciones arbóreas de la margen derecha de la nueva vía en la zona de la subida al páramo, entre los pp.kk. 2+500 y 3+300, se realizarán

de forma que contribuyan a reducir el impacto paisajístico de la antigua cementera situada en las inmediaciones de este tramo.

Una vez se haya realizado la limpieza de las zonas a restaurar, se procederá al re-extendido de la tierra vegetal, siguiendo las indicaciones recogidas a este respecto en la condición 8, para finalmente realizar las labores de revegetación que se definan en el citado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

La selección de las plantas se realizará en función de las características que presentan en cuanto a su posible integración con respecto a los elementos del paisaje propio de la zona, seleccionando especies autóctonas. En el caso de las actuaciones de revegetación para formaciones que no buscan la creación de un ecosistema natural (como áreas interiores de enlace), se podrán utilizar especies propias de jardinería.

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 de terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. 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.

Asimismo, durante la fase de explotación de la vía no se utilizarán pesticidas ni herbicidas en las labores de mantenimiento de la vegetación implantada, con el fin de evitar efectos de toxicidad y contaminación ambiental sobre especies vegetales, la fauna, el suelo y las aguas.

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.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

10. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

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

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

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 del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

El promotor de la obra, 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.

Proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Reposición de las vías pecuarias que resulten afectadas y medidas propuestas para la protección del patrimonio histórico - artístico y arqueológico, a que se refiere la condición 5.

Propuesta de ubicación de vertederos que dispongan de autorización y, en su caso, proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

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

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

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

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial y reposición de los servicios afectados, a que se refiere la condición 2.

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

Medidas para la prevención de la contaminación acústica y atmosférica a las que se refiere la condición 4.

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

Emplazamiento de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

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

Medidas de protección de suelos, a que se refiere la condición 8.

Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 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 2.

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

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

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

Informe sobre el emplazamiento de zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

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

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

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

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

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

Informe sobre niveles sonoros y efectividad de las medidas ejecutadas a este respecto, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la eficacia de las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

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

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

11. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, 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:

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

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

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

Proyecto de medidas de protección acústica, y propuesta de tipología de materiales a utilizar en el mismo, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, y proyecto de reposición de vías pecuarias u otros bienes culturales afectados, a que se refiere la condición 5.

Propuesta de ubicación de caminos auxiliares de obra, zonas de préstamo y vertederos que dispongan de autorización y proyecto de restauración, a que se refiere la condición 6.

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

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

Presupuesto ambiental de la obra, en el que se realizará la actualización de los precios de las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, y se recogerán las medidas adicionales del presente condicionado.

12. 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 programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 6 de junio de 2003.—El Secretario general de Medio Ambiente, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Organismos consultados

Organismo	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Duero.	
Delegación del Gobierno de Castilla y León.	
Diputación Provincial de Valladolid.	
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Protección Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Ayuntamiento de Valladolid	X
Ayuntamiento de Villanubla	X

Organismo	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Zaratán.	
Ayuntamiento de Cigüeñuela.	
Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda.	
Ayuntamiento de Wamba.	
Instituto Geológico y Minero de España.	
Facultad de Ciencias de la Universidad de Valladolid.	
Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid.	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	X
ADENA.	
FAT.	
Greenpeace.	
Sociedad Española de Ornitología.	
Federación Ecologista de Castilla y León.	
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente (AVDEM).	
Grupo Ecologista Rondilla.	

SÍNTESIS DEL CONTENIDO DE LAS RESPUESTAS RECIBIDAS DE LAS CONSULTAS PREVIAS

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

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (Dirección General de Calidad Ambiental) señala los siguientes aspectos:

Habrà de prestarse atención a la generación de residuos y en especial a los peligrosos. Las empresas ejecutoras de obras habrán de estar inscritas en el Registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos o seguir el régimen de productores de residuos peligrosos. Todo esto según dicta la Ley 10/98 de residuos y sus desarrollos reglamentarios RD 833/85, RD 952/97 y RD 833/85.

Se pondrá especial atención a la ubicación, volumen y superficie de los vertederos para volúmenes de tierra sobrantes y en ellos no se realizarán vertidos de residuos peligrosos.

Las plantas de hormigonado habrán de contar con licencia de actividad y apertura de acuerdo con la Ley 5/93 de Actividades Clasificadas y el Decreto 159/94.

Se controlarán y minimizarán los focos de emisión de contaminación atmosférica.

Se realizarán estudios sobre la incidencia acústica en las zonas habitadas próximas y espacios de interés para la fauna al objeto de adoptar las medidas correctoras oportunas según el Decreto 3/95.

Los contenedores de residuos de las zonas de descanso habrán de ser compatibles con los sistemas de recogida de basuras del municipio donde se hallen.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León (Dirección General de Patrimonio y Protección Cultural) indica que una vez definido el trazado definitivo se habrá de planear una prospección arqueológica intensa en éste.

El Ayuntamiento de Valladolid llama la atención sobre la afección al suelo urbanizable, en concreto acerca de lo previsto en el Art. 44 de la Normativa del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid y los diferentes grados de protección indicados en los planos SNU n.º 16, 17, 21, 22 y 38 de la serie 2 de Ordenación y Gestión del Suelo No Urbanizable. Además se indica la necesidad contemplar en el proyecto las protecciones sobre el suelo no urbanizable de Navabuena de Valladolid de las alternativas A3.B3 y A4.B4 que terminan en dicho pago.

El Ayuntamiento de Villanubla propone que se estudie un corredor alternativo de acceso al páramo, que considera más favorable por razones naturales, de ordenación del territorio y de coste económico.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, comunica haber entregado la Memoria Resumen a los asociados para que hagan las sugerencias que estimen oportunas. Ningún asociado realiza sugerencia alguna.

El Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid acusa recibo de la Memoria resumen, pero no realiza sugerencias.

La Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero acusa recibo de la Memoria resumen, pero no realiza sugerencias.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El objeto del estudio informativo de referencia, sobre el que se emite la presente declaración de impacto ambiental, es el estudio comparativo y el análisis de viabilidad de las diferentes soluciones existentes para la construcción de una nueva Variante de Villanubla y acceso al Aeropuerto de Valladolid.

El ámbito territorial del estudio informativo se ubica en los corredores apoyados sobre la carretera N-601 de Madrid a León por Valladolid en el tramo entre Valladolid y el Aeropuerto de Villanubla.

El objetivo a resolver es doble:

Solucionar el anómalo trazado de la N-601 a su paso junto al Aeropuerto, como consecuencia de la ampliación de éste en 1957, que obliga a la carretera a describir un extraño trazado conocido en la zona como «La Herradura».

Solventar los problemas que representan las actuales travesías de Zaratán y Villanubla, especialmente el acceso a una gran superficie comercial en Zaratán y evitar que el acceso al Aeropuerto se siga realizando atravesando el casco urbano de Villanubla.

Criterios de diseño

Los criterios de partida más importantes establecidos en la Orden de Estudio del estudio informativo de la «Variante de Villanubla y Acceso al Aeropuerto» se resumen en las siguientes bases:

Velocidad del proyecto en función del coste de ejecución por contrata por kilómetro de actuación, variando entre 120 km/h (coste menor o igual a 625 millones de pts/km) y 80 km/h (coste superior a 925 millones de pts/km). No obstante se podrá establecer un tramificación en longitudes no inferiores a 10 km y con diferencias de velocidad no superiores a los 25 km/h.

Justificación del tráfico transversal de la nueva carretera de acuerdo con las intensidades de tráfico previstas.

La mediana será reducida a no ser que se justifique lo contrario, económicamente.

Se habrá de tener en cuenta el reparto de tráfico entre la variante objeto de estudio (conexión de Valladolid con el Aeropuerto y León) y la actual N-601 (tráfico local de acceso a Villanubla)

Limitaciones de accesos en cada tramo de acuerdo con su diferente carácter funcional.

Conexiones con la red viaria existente.

Futuros cambios de titularidad de la carretera estatal afectados por la puesta en servicio de la opción seleccionada.

Comparación de todas las soluciones propuestas con la opción cero.

Considerar el planeamiento urbanístico de los municipios afectados: Valladolid, Zaratán, Villanubla, Arroyo de la Encomienda, Cigüeñuela y Wamba.

También se tendrán en cuenta las consideraciones del Plan Director del Aeropuerto de Villanubla y el Avance de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su Entorno (DOTVAENT).

Contactos con otras entidades locales susceptibles de verse afectadas: cámaras agrarias, servicios de la Comunidad de Castilla y León, Autoridad Aeroportuaria, etc.

Además de estos condicionantes, para la elaboración del estudio se tuvieron en cuenta las conclusiones del «Estudio de Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas» realizado en 1990 por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León:

Se considera prioritaria la construcción de la Ronda Exterior Sur, uno de los posibles puntos de inicio de la variante objeto de estudio.

El acceso a Valladolid por la actual N-601 está sometido a una presión muy intensa entre Zaratán y la Ronda Oeste por las industrias que se asientan en ambas márgenes de la vía.

También se indica la posibilidad de resolver el obstáculo que representa para la carretera el Aeropuerto mediante un paso subterráneo bajo las pistas.

Selección de soluciones

Se seleccionaron cuatro posibles soluciones, dos de ellas partiendo de la conexión de la Ronda Oeste con la actual N-601 y otras dos partiendo del futuro punto de unión de la Ronda Sur con la Ronda Oeste. Todas las soluciones terminan en el mismo punto del actual trazado de la N-601 al Norte del Aeropuerto. En todos los casos se realizará una transición

final de 500 m de la sección de autovía a la de carretera convencional de un carril por sentido.

Se consideraron también otras posibilidades que fueron rechazadas antes de realizar un análisis multicriterio para seleccionar la solución más idónea:

La posibilidad de salvar el obstáculo de las pistas del Aeropuerto mediante un túnel que discurriera bajo las pistas se desestimó por dificultades técnicas.

También se desestimó una solución que partiendo del enlace con la futura Ronda Exterior Sur se dirigiera directamente al páramo (Eje Exterior Sur) por conllevar excesivos movimientos de tierras e inaceptable impacto ambiental y además afectar a suelo apto para urbanizar de los planes urbanísticos del Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda.

También se desestimaron otras dos alternativas que partiendo también de la conexión de la Ronda Exterior Sur con la Ronda Oeste accedían al páramo por el entorno próximo de Zaratán por afectar al suelo urbano de Zaratán, su impacto acústico o suponer un fuerte impacto paisajístico.

Comparación de soluciones

A continuación se expone el trazado de las 4 alternativas contempladas:

Solución 1: Parte del enlace de la N-601 con la A-62 (enlace 1). En un primer momento discurre por la travesía de Zaratán. Esta se transformará convirtiéndose en una vía de alta capacidad con calzadas totalmente separadas, control de accesos y enlaces a distinto nivel. Se proyectan también dos calzadas de servicio unidireccionales. Tras la travesía asciende al páramo y junto a la estación de servicio situada en el p.k. 199+500 se realiza el enlace 2, que conecta la autovía con la N-601 que servirá de acceso al casco urbano de Villanubla (enlace 2). Tras este punto la autovía traza una amplia curva que circunvala el Aeropuerto. En este tramo se sitúa el enlace 3 que dará acceso al Aeropuerto, sin tener que atravesar el casco urbano de Villanubla, y al centro penitenciario de Villanubla. Poco antes del final del trazado un semienlace permite el acceso a las instalaciones militares del Aeropuerto

Solución 2: Este trazado comienza en el mismo punto que la solución 1 y transcurre por en mismo trazado en la travesía de Zaratán separándose de esta tras en el p.k. 2+500. Asciende al páramo y se aparta del trazado de la N-601 tras el enlace 2, manteniéndose esta como vía de servicio y travesía de Villanubla. A partir de aquí el trazado discurre con una amplia curva que rodea el Aeropuerto por el Suroeste. En este tramo se produce el cruce del río Hornija, que se salvará mediante un viaducto. En este punto se situará el enlace 3 que dará acceso a la carretera de Villanubla a Wamba y a través de la cual se realizará el acceso al Aeropuerto atravesando parte del casco urbano de Villanubla. El engarce final con la N-601 se realizará en el mismo punto que la anterior pero en este caso se realizará un enlace 4 completo, para permitir tanto el acceso a la zona militar como reponer el acceso a la cárcel de Villanubla a través de la N-601 en sentido Villanubla.

Solución 3. Parte del punto final de la futura Ronda Exterior Sur, en el punto donde se unirá a la Ronda Oeste. Discurre por el valle al Sur y al Oeste de Zaratán ascendiendo al páramo sin excesivos movimientos de tierras. Discurre por el páramo hasta alcanzar el trazado de la N-601 realizándose en enlace con esta mediante una glorieta compatible con el enlace 2 de la solución 1. A partir de aquí se superpone con el trazado de la solución 1 hasta el final. Esta solución se ha diseñado como una posible segunda fase actuación que complementaría la solución 1 en el momento de entrada en servicio de la Ronda Exterior Sur. Este tramo se denomina solución 3a y el tramo restante solución 3b.

Solución 4. Parte del mismo punto que la anterior y es de trazado completamente nuevo. En su primera parte coincide con la solución 3 pero accede al páramo antes de girar al Norte discuriendo al Suroeste del Aeropuerto hasta alcanzar el río Hornija, punto a partir del cual esta solución es análoga a la solución 2.

Para la selección de alternativas se realizó un análisis Multicriterio en el que se consideraron 6 aspectos a los que se les dio un peso diferencial.

Resultado económico: Costes estimados y beneficios futuros previstos para la futura obra.

Trazado y seguridad.

Hidrología, geología, geotecnia.

Impacto ambiental.

Afecciones urbanísticas y de servicios.

Ordenación del territorio.

En la valoración de estos factores se dio un peso de un orden parecido a todos si bien se ponderó algo más el resultado económico y la seguridad vial. El resultado de este análisis se refleja en un índice de pertinencia en una escala de 0 a 1 que se resume en la siguiente tabla:

Tabla 2.1.: Valores de los índices de pertinencia de cada solución

	Resultado Económico	Impacto Ambiental	Hidrogeología Geotecnia	Seg. vial trazado	Afecciones Urb. Serv.	Ordenación territorial	Índice pertinencia
ALT. 1	0.286	0.286	0.286	0.267	0.231	0.259	0.288
ALT. 2	0.179	0.250	0.250	0.233	0.231	0.222	0.255
ALT. 3	0.286	0.250	0.250	0.267	0.269	0.269	0.276
ALT. 4	0.250	0.214	0.214	0.233	0.269	0.222	0.246
Índice ponderación	0.20	0.15	0.15	0.20	0.15	0.15	1.00

A partir de este análisis se concluye que la solución idónea es la solución 1, aunque la 3 queda a escasa distancia. La solución 1 requiere una menor inversión inicial (tabla 2.2.) no siendo justificable la construcción de la solución 3 aunque ya estuviera construida la Ronda Exterior Sur debido a que recoge mucho menos tráfico que la solución 1.

Tabla 2.2. Presupuestos de inversión de las 4 alternativas (no se incluye el coste de las travesías).

Solución	Presupuesto ()
1	40.981.146
2	53.402.991
3 tramo 1	31.238.861
3 tramo 2	20.931.336
4	59.177.593

La principal función de la carretera es la comunicación del Aeropuerto y las poblaciones cercanas con la ciudad de Valladolid y la solución 1 se dirige al centro de la ciudad mientras que la 3 se dirige hacia el extremo Sur. Además la solución 1 produce un menor impacto ambiental, es más corta y supone la continuidad del actual corredor de la N-601.

A largo plazo la primera parte de la solución 3 puede plantearse de forma complementaria a la solución 1 una vez que se haya completado la construcción de la Ronda Exterior Sur.

Así, las principales características de diseño de la solución seleccionada son:

Longitud: 15.334,812 m.

Máximo radio: 6.000 m.

Mínimo radio: 1.150 m.

Pendiente máxima: 4.5 %.

Pendiente mínima: 0.25 %.

Sección de 2 calzadas de 2 carriles de 3,5 m.

Arcenes exteriores de 2,5 m.

Arcenes interiores de 1m.

Bermas de 1 m.

Taludes de desmonte 1:1 para $h < 10$ m y 3:2 con bermas de 4,0 m si $h > 10$ m.

Taludes de terraplén 3:2 para $h < 10$ m y 2:1 si $h > 10$ m.

3 enlaces completos y un semienlace final.

Vías de servicio en la travesía de Zaratán hasta el enlace 1.

Iluminación prevista en el enlace de Zaratán.

Esta solución además supone la remodelación de la travesía de Villanubla entre los pp.kk. 201+400 y 203 para una mejor ordenación del tráfico y la realización de 3 glorietsas en la propia N-601 en la intersección con la carretera a Wamba, la intersección con la carretera a Fuensaldaña y el acceso al Aeropuerto.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

En el siguiente punto se expone la metodología que sigue el estudio, definiendo el contenido de cada uno de los capítulos del estudio de impacto ambiental.

Inventario ambiental

En el presente capítulo se recogen las principales características ambientales de la zona en la que se enmarca la actuación para cada uno de los elementos del medio.

Medio abiótico. Incluye atmósfera, ruido, clima, geología e hidrología.

Atmósfera. La calidad atmosférica esta condicionada por la contaminación procedente de la ciudad de Valladolid, las industrias y el tráfico de las diferentes vías de comunicación (N-601, N-620, A-62, VA-514, etc.) No existen niveles especialmente preocupantes.

Ruido. Se pueden considerar relativamente elevados en una banda de 200 m alrededor de las principales infraestructuras de transporte y medios en una banda más externa que llegaría hasta los 500 m.

Clima. Se ha caracterizado a partir de los datos de las estaciones de Valladolid «observatorio», Valladolid «Villanubla» y Zaratán. Por régimen térmico se clasifica la zona como continental, de inviernos largos y fríos, veranos de noches frescas y precipitaciones de fuerte irregularidad interanual. El régimen de heladas es casi diario de diciembre a febrero quedando como periodo libre de heladas entre junio y septiembre. Las nieblas son frecuentes entre los meses de noviembre y febrero. En cuanto a las precipitaciones son moderadas (entre 400 y 500 mm anuales). Se señala un déficit hídrico de 200 mm anuales que comienza a sentirse desde abril hasta octubre.

Geología. Se ha obtenido a partir de los mapas geológicos de la serie MAGNA publicados por el IGME y los mapas geotectónicos generales del mismo organismo, diversas publicaciones de edafología del CSIC y la Junta de Castilla y León además de visitas al terreno.

Estratigrafía. La mayor parte de los materiales pertenecen al Mioceno.

Geomorfología. Se distinguen tres unidades típicas de la meseta: llanuras alomadas o «Campiñas» de margas y arcillas grises y blanquecinas, un relieve intermedio de «Cuestas» y planicies elevadas o «Páramos» de calizas con gasterópodos, sobre los cauces se encuentran materiales cuaternarios.

Tectónica. La cuenca tiene un marcado carácter atectónico.

Topografía. La campiña se sitúa entre 700 y 750 m de altitud y la superficie principal del páramo ronda los 850 m.

Hidrogeología. Los materiales arcillosos y margosos de la Tierra de Campos tienen una alta permeabilidad, mientras que los materiales arcillosos de la misma unidad o de las cuestas tienen una permeabilidad mucho menor incluso muy baja, pudiendo dar lugar a fenómenos de encharcamiento, mientras las calizas y dolomías de la parte superior de las cuestas y los páramos tienen una alta permeabilidad. También hay zonas de encharcamiento en los páramos en zonas de arroyos de poca pendiente y recubrimiento de suelos arcillosos.

Edafología. En su mayoría son suelos de tipo fluvisol, regosol y luvisol además de ocasionales cambisoles y rendsinas. Se trata de asociaciones de varios suelos en los que domina el carácter cálcico. En fuertes pendientes y afloramientos rocosos se encuentran litosoles.

Todos los trazados empiezan en la zona de campiñas, cruzan las cuestas y terminan en la zona de páramos.

Hidrología. Toda la zona esta en la cuenca del Duero, dentro de la subcuenca del Pisuerga. Los principales cauces identificados son: Arroyos de Valdecarros, Madre, del Monte de la Vega, de Riobada, de la Carcaba, que terminan directamente en el Pisuerga y constituyen el desagüe natural del páramo de los Montes Torozos en su vertiente oriental. La vertiente Noroeste es drenada por el Arroyo Hontanija, y su afluente el arroyo Boada, que desembocan en el río Hornija, también afluente del Pisuerga. No hay información sobre la calidad de estas aguas. En cuanto a la hidrología subterránea se presentan acuíferos superficiales libres próximos a la superficie. En los páramos están aislados y de escaso espesor y en los lechos aluviales se alimentan a partir de las corrientes de ríos y arroyos por lo que su volumen es muy variable. En cuanto a los acuíferos profundos funcionan como un acuífero único, heterogéneo y anisótropo confinado o semiconfinado.

Medio biótico. Incluye vegetación y fauna

Vegetación.

Vegetación potencial. Según el mapa de Series de Vegetación de España de Rivas Martínez, la zona se encuentra en la Región Mediterránea, en la Superprovincia Mediterráneo-Iberolevantina, provincia Castellano Maestrazgo-Manchega. Se diferencian tres series: Serie supramediterránea castellano-manchega basófila de la encina (*Quercus rotundifolia*), faciación mesófila de la anterior con *Q. faginea*, y serie supra-mesomediterránea castellano-manchega basófila de *Q. faginea*.

Vegetación actual. A partir de la bibliografía consultada y el trabajo de campo. El esquema de distribución de la vegetación es sencillo, con

escasos contrastes topográficos y litológicos. Se trata además de una zona con una muy fuerte influencia antrópica. Los encinares del páramo han desaparecido quedando sólo pequeñas manchas ausentes de la zona de estudio. La vegetación natural se encuentra relegada a las laderas y cuevas en las que se encuentran masas de quejigo (*Quercus faginea*) con encinas (*Q. ilex* sp. *rotundifolia*) aisladas y masas de pino carrasco (*Pinus halepensis*) plantadas en las laderas para reducir los procesos erosivos. En las cuevas también se encuentran bandas de escobillares y tomillares. También hay rodales de pastizales en las laderas y en zonas endorreicas. En los bordes de los arroyos existen también restos de vegetación de ribera muy relegados por la presión de las parcelas de cultivo.

Figuras de protección de la vegetación. No existen en la zona especies vegetales protegidas, y ninguna de las alternativas atraviesa ningún monte de utilidad pública. No obstante la mayoría de los rodales forestales de las cuevas están adscritas a algún tipo de convenio con la Consejería de Medio Ambiente para la realización de labores de repoblación o de tratamientos silvícolas.

Fauna. Los datos proceden de las consultas efectuadas a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Está muy determinada por la fuerte antropización del territorio. Se distinguen los siguientes biotopos:

Terrenos de cultivo. Es la unidad más extensa y es usada por la fauna para obtención de alimento (milano, ratonero común, etc.). Todos estos terrenos están incluidos dentro de cotos de caza menor en los que se aprovechan la liebre, el conejo y la perdiz.

Zonas urbanas. Solo citar en estas áreas la cigüeña blanca.

Terrenos arbolados. Son islas entre los terrenos de labor usadas como refugio por las aves.

Riberas y cursos fluviales.

Medio socioeconómico: incluye organización territorial, población y actividad económica y planificación territorial.

Organización territorial. Las principales carreteras son la objeto de estudio, N-601, y la autovía desde la que esta parte, A-62. También hay varias carreteras autonómicas que conectan los pueblos de la zona entre sí además del acceso a la cárcel de Fuensaldaña y dos carreteras locales. No obstante la principal infraestructura de la zona es el Aeropuerto de Villanubla, de uso civil y militar, que presenta ciertas servidumbres para el territorio. Otras infraestructuras son varias líneas de alta tensión, un oleoducto que atraviesa el municipio de Zaratán y un gasoducto previsto por el DOTVAENT paralelo al trazado de la A-62.

Población. El ámbito del estudio abarca 6 términos municipales del centro de la provincia de Valladolid: Valladolid, Zaratán, Villanubla, Arroyo de la Encomienda, Cigüeñuela y Wamba. Toda la zona está muy marcada por su proximidad a la capital provincial, que recoge la mayor parte del flujo migratorio de la zona y en la que se acumula la casi toda la población del área de estudio. Los demás núcleos de población son muy pequeños en comparación con Valladolid, y tan solo Arroyo de la Encomienda ha experimentado un crecimiento sostenido al estar situada entre Valladolid y Simancas dentro del eje de la A-62. En la distribución por edades y sexos no se ha encontrado ningún patrón de distribución común.

Actividad económica. La industria y energía y servicios están ampliamente representado en todos los municipios (20% de la población activa) llegando los servicios a más del 40% en la capital. Los municipios de Cigüeñuela y Villanubla son los de mayor dependencia del sector agrícola (35 y 24%). Respecto a agricultura lo más importante son los usos del suelo, que está destinado en su inmensa mayoría a cultivos herbáceos tanto de secano como de regadío. El uso forestal solo tiene una entidad comparable en Zaratán, mientras que en Valladolid tiene una evidente importancia el casco urbano. Respecto a la industria y los servicios son importantes las normas urbanísticas de Villanubla que califican como suelo urbanizable industrial 66 ha. A lo largo de la margen derecha de la N-601 (pp.kk. 200,6 a 201,6) en el denominado Sector San Cosme (1, 2 y 3) actualmente se realiza el proceso de urbanización. Además todo el tramo urbano de la actual travesía de Zaratán desde el cruce con la A-62 está ocupado por actividades industriales y comerciales. En esta zona se ha realizado recientemente el Centro de Ocio Riofisa.

Planificación territorial. Sólo Valladolid dispone de PGOU, mientras que los demás municipios se remiten a Normas Subsidiarias, que en el caso de Villanubla se están revisando actualmente. Además se han tenido en cuenta las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y Entorno (DOTVAENT).

Factores socioculturales. No existe ningún tipo de espacio protegido en la zona ni puntos de interés ecológico y geomorfológico.

Yacimientos arqueológicos y paleontológicos. A partir de la información facilitada por el Servicio Territorial de Arqueología de la Consejería de Cultura de Castilla y León, se localizan 4 yacimientos arqueológicos inventariados en la zona cercana al proyecto. No hay restos paleontológicos de interés.

Patrimonio histórico artístico. Sólo citar la Fuente de los Ángeles en el término de Villanubla, un edificio medieval actualmente destinado al turismo rural, si bien no cuenta con una figura de protección definida.

Vías pecuarias. Aunque su valor estrictamente pecuario no es el de antaño si se confirma la existencia actual de tránsito ganadero por ellas. Su disposición difiere bastante de la original por la construcción del Aeropuerto, las concentraciones parcelarias y la cercanía a la capital.

Otros bienes culturales. En la zona se encuentra el antiguo trazado del llamado «Tren Burra», un camino en el que no queda ningún resto de la vía férrea. El Ayuntamiento de Zaratán está interesado en adaptarla a un uso relacionado con el turismo ambiental. En el municipio de Villanubla hay una serie de palomares protegidos por normativa municipal y cerca de la N-601 en la margen derecha un antiguo monasterio reconvertido en restaurante. No se ven afectados por ninguna de las alternativas de trazado.

Paisaje. Se corresponde a escala reducida con el paisaje general de la provincia. No hay grandes relieves. El trazado de la carretera pasa de una zona de «Campiña» correspondiente a la llanura del río Pisuegra a la zona de «Páramo» a través de una zona de «Cuestas» suaves. A estas tres unidades paisajísticas se le añade una cuarta de «zonas urbanas e industriales». A todas estas unidades se les asigna una calidad paisajística baja a excepción de las cuestas en las que el valor se considera medio.

Descripción y valoración de impactos

El análisis y valoración de los impactos potenciales del proyecto se realiza partiendo de la identificación de los elementos del medio, susceptibles de ser afectados y la descripción de las acciones inherentes al proyecto susceptibles de producir impactos. A partir de esto se procede a identificar y valorar las afecciones ambientales que pueden producirse como consecuencia de la construcción y puesta en marcha del proyecto.

En las 5 alternativas: 1, 2, 3 (3a y 3b) y 4 se valora cada impacto según la escala: compatible, leve, moderado, alto, severo, crítico. Si bien no en todos los impactos se consideran estas 6 categorías, el orden siempre es el mismo.

Tras el análisis de las matrices de impacto para cada solución se presentan las siguientes consideraciones:

Impactos durante la fase de construcción:

Los impactos sobre clima y atmósfera derivados principalmente de las emisiones de partículas en el movimiento de tierras y las propias emisiones de la maquinaria se pueden considerar compatibles en todas las alternativas por igual.

Los impactos sobre la geología se valoran principalmente a partir del balance de movimiento de tierras y la afección al suelo fértil. Respecto a lo primero las soluciones 3 y 4 se consideran de impacto moderado (273.404 y 394.029 m³ a vertedero) mientras el impacto de las soluciones 1 y 2 es alto y severo respectivamente (611.069 y 1.094.387 m³ a vertedero). Respecto a la ocupación de suelo fértil se considera crítico en todas las alternativas pues en todos los casos más del 90% de la superficie afectada esta cultivada.

Los impactos sobre la hidrología se evalúan en función de los cauces interceptados por cada solución y su grado de conservación siendo leve en la 1 y en la 3.^a, y moderado en la 2, 3b y 4.

El impacto sobre la vegetación se considera solo a partir del impacto sobre formaciones naturales. En la solución 1 se considera compatible pues discurre casi exclusivamente por terreno industrial y terrenos de labor. En las otras alternativas se considera el impacto en un abanico que va de leve a alto.

El impacto sobre la fauna se valora en función del valor para la fauna que presenten las zonas atravesadas por cada solución. Es leve en las soluciones 1 y 3b pues atraviesa mayoritariamente terrenos urbanos o terrenos de cultivo, moderado en la solución 3 y alto en las alternativas 2 y 4 en las que afecta a masas forestales y vegetación de ribera.

El impacto sobre el paisaje se valora considerando las unidades paisajísticas que se atraviesan y su calidad. Es moderado en todas las soluciones, menos en las alternativas 3a y 4 por su interferencia con la unidad de cuestas.

El impacto causado a la población por expropiaciones se valora en función del tipo de terreno expropiado, siendo mayor el impacto cuando se afecta a regadíos y suelo urbano. Respecto a este punto todas las alternativas suponen un impacto severo.

El impacto sobre la economía de la zona se considera por un lado positivo de forma general para todas las alternativas por la generación

de actividad económica y demanda de empleo asociadas a la construcción de la vía. Pero paralelamente a esto se produce un impacto negativo por la ocupación de suelos productivos que en todas las alternativas irá de severo (2, 2a y 4) a crítico (1 y 3b) en función sobre todo de la ocupación de superficies de secano cerealista y regadíos.

Se valora también el impacto sobre el planeamiento urbano en función de que los terrenos ocupados por la traza estén clasificados como de reserva de infraestructuras (ausencia de impacto), no urbanizable o no urbanizable de protección especial (arqueológica o forestal). No se atraviesa en ninguna solución terreno forestal. Se determina impacto moderado en la solución 3b, alto en la 1 y severo en las demás.

En la valoración de los impactos sobre el patrimonio cultural solo se tiene en cuenta la afección a yacimientos conocidos. En cuanto a la afección sobre vías pecuarias no se consideran pues el diseño de la vía contempla siempre los oportunos pasos transversales. Es compatible en las alternativas 1, 2 y 3b, leve en la 3a y moderado en la 4, alternativa en las que se acerca al yacimiento n.º 2 «Arasurco».

Impactos asociados a la fase de explotación:

Impacto sobre clima y atmósfera producidos por las emisiones de los vehículos que transitan por la vía. Se valora en función de la proximidad a los núcleos de población. Es leve en las soluciones 1 y 2, compatible en la 3b (que coincide en su recorrido con la 1) y moderado en la 3a y 4.

En la geología los mayores impactos se dan durante la construcción permaneciendo después un riesgo residual de inestabilidad en los taludes, por tanto este será mayor cuanto mayor sea la superficie de desmontes y terraplenes. Es moderado en la solución 1 (90.139 m²), leve en la 3b (que coincide en su trayecto con la 1) y crítico en las demás (superficies de más de 100.000 m²).

En la valoración del impacto sobre el paisaje en la fase de explotación, a la valoración intrínseca de la calidad del paisaje se ha de añadir la presencia de estructuras o grandes movimientos de tierras. Según esto el impacto es moderado en la solución 1 y 3 b (es parte de la 1) y alto o crítico en el resto de alternativas.

En los impactos sobre la población se consideran los efectos positivos de la mayor seguridad vial y los negativos derivados de la limitación a los movimientos transversales. Este efecto será mayor cuanto mayor sea la proximidad del trazado a núcleos de población. En todos los casos es leve o compatible.

El impacto sobre la hidrología, vegetación, fauna y la actividad económica (agricultura) se considera análogo a la fase construcción.

La afección sobre el planeamiento urbanístico y el patrimonio cultural se considera solo en la fase de construcción.

La valoración final del impacto se realiza mediante un modelo que da los mayores pesos a los impactos sobre la economía, la población, la edafología, el paisaje, la geomorfología y la calidad del aire. Según este modelo la solución menos impactante de las 5 es la solución 1 y la de mayor impacto la 4.

Medidas preventivas y correctoras

Las medidas propuestas para paliar los efectos de la construcción y explotación del proyecto se estructuran fundamentalmente en:

Calidad del aire: se prevé el control de las emisiones contaminantes durante la fase de construcción regando las pistas siempre que sea preciso para evitar la producción de polvo.

Geología y Geomorfología: Se minimizarán y controlarán los movimientos de tierra, prestando especial atención a la elección de préstamos y vertederos.

Suelo: jalonamiento de la zona de ocupación de las obras (a definir en proyecto de construcción) para evitar afectar al suelo fuera de la zona de trabajo. El diseño de los taludes se realizará de forma tal que se minimicen los procesos erosivos. Se recogerá la tierra vegetal y se conservará en condiciones adecuadas para su reimplantación. Se realizarán acciones de revegetación (plantación, siembra e hidrosiembra) y se aplicará un Programa de Gestión de Residuos para evitar riesgos de contaminación.

Hidrología: se prestará especial atención en el jalonamiento de las obras cuando el trazado atraviese un cauce y en las demás medidas para evitar la contaminación de aguas. También se prevé el adecuado mantenimiento de todas las obras de drenaje.

Fauna: se diseñarán pasos de fauna en los puntos necesarios para evitar el efecto barrera producto del cercado de la infraestructura, labor por otra parte precisa para evitar el riesgo de muertes de animales por atropellos.

Vegetación: se procederá a la restauración de la cubierta vegetal allí donde esta se vea afectada por las obras y durante la explotación se realizarán las labores de mantenimiento precisas.

Paisaje: se plantea la necesidad de ubicar los elementos más impactantes de la obra en puntos poco visibles y la restauración de las áreas afectadas (revegetación y envejecimiento de taludes) y las labores de mantenimiento adecuadas.

Población: Se repondrán todos los servicios afectados prestando especial atención a los pasos transversales precisos para la ciudadanía.

Arqueología: se realizará una prospección arqueológica previa a las obras.

Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto incluye, por último, un programa de vigilancia ambiental donde se establecen las pautas y actuaciones de seguimiento ambiental que se deben realizar. Dicho programa se resume en los siguientes objetivos:

Jalonamiento de la zona de ocupación del trazado y elementos auxiliares y caminos de acceso para minimizar la ocupación del suelo y extremar la prevención de los efectos en las partes colindantes a la obra.

Restaurar las zonas utilizadas para localizar elementos auxiliares temporales en las obras.

Evitar los daños producidos por la circulación de vehículos fuera de las zonas señalizadas.

Mantener el aire libre de polvo procedente del trabajo de la maquinaria y voladuras y minimizar su acumulación en la vegetación.

Retirar los suelos vegetales para su correcta conservación.

Realización de cunetas de guarda para la conservación de los suelos.

Evitar vertidos de las obras sobre los cauces.

Ejecutar balsas de decantación u otros sistemas de desbaste, decantación de sólidos y depuración en donde se generen aguas residuales, y el correspondiente seguimiento de calidad del efluente.

Correcto tratamiento y gestión de los residuos.

Evitar la localización de depósitos de maquinaria y materiales sobre áreas hidrológicamente vulnerables.

Protección de la vegetación en zonas sensibles.

Correcta ejecución de las medidas de restauración de la vegetación (plantaciones, siembras e hidrosiembras) y seguimiento de sus resultados.

Realización de los pasos de fauna y seguimiento de su eficacia.

Evitar voladuras en áreas sensibles para la fauna durante la época de cría.

Revisión del correcto cerramiento de la vía.

Uso de maquinaria de bajo impacto acústico y limitación del tránsito de la maquinaria en zonas próximas a viviendas para evitar molestias a la población.

Construcción de pantallas antirruido en la vía cuando la proximidad a zonas habitadas los requiera.

Labores de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

ANEXO IV

Relación de alegantes y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

Relación de alegantes

1. Confederación Hidrográfica del Duero.
2. Diputación Provincial de Valladolid.
3. D. Luis Aparicio de la Fuente.
4. D. Jesús M.^a González Lobo.
5. D. Eloy Ferrero Fernández.
6. D. Ildefonso R. Valentín Valentín.
7. D.^a Alejandra Martínez Rodríguez.
8. D. Dídimo Fernández García.
9. Ayuntamiento de Villanubla.
10. Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León.
11. Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Valladolid.
12. Dirección General de Ferrocarriles.
13. Dirección General del Ministerio de Defensa.
14. Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León.

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

El contenido ambiental de las alegaciones recibidas es el siguiente: La Confederación Hidrográfica del Duero informa favorablemente.

La Diputación Provincial de Valladolid solicita que el gálibo de la carretera de Fuensaldaña sea de 11 x 6 m en lugar de los proyectados 14 x 5 m.

D. Luis Aparicio de la Fuente indica que la localización del enlace 2 en una finca de su propiedad no es adecuada, por considerar que se causaría un menor perjuicio si se localizara en otro punto y estima que este enlace carecería de sentido, en su opinión, si posteriormente a la solución 1 se ejecuta la solución 3. Por ello, solicita que se suprima el enlace 2, que se opte por las alternativas 2 y 4, o que se ejecute primero la solución 3 o desplazar el enlace hacia el Norte, todo ello para evitar que se afecte a su finca.

D. Jesús M.^a González Lobo alega desacuerdo con el trazado propuesto por causarle perjuicios en una finca de su propiedad situada en la zona del acceso al Aeropuerto en la solución 1, proponiendo varias soluciones alternativas como situar el acceso sobre la senda de «La Vinagre» en lugar de por el trazado previsto. También solicita que el trazado de la solución 1 se acerque más al Aeropuerto para que discurra lo más próximo posible a la zona de servidumbre del mismo, por considerar que ello sería menos costoso en expropiaciones. Solicita también que se realice una mejora en los caminos que dan acceso a las fincas de la zona para evitar que la maquinaria agrícola circule por la variante, en concreto el camino de la Raya de Fuensaldaña. Muestra también su desacuerdo con la elección de la solución 1, solicitando que en su lugar se desdoble la carretera aprovechando los caminos públicos que van en paralelo a ella, o que se opte por la solución 2 cerrando el arco de la curva más cerca del Aeropuerto, o se opte por la construcción de un túnel bajo las pistas. También plantea una queja por que considera excesiva intervención de la administración en el área Norte de Villanubla.

D. Eloy Ferrero Fernández se queja de los perjuicios causados por la construcción y posterior ampliación del Aeropuerto. Propone a continuación que se opte por la solución del túnel bajo las pistas y expone que cuando se planteó por primera vez esta solución, el Ejercito del Aire no se manifestó sobre la cuestión, por lo que entiende que la aceptaba. En caso de no optarse por el túnel plantea usar el actual trazado de la N-601 para no fragmentar ninguna finca.

D. Ildefonso R. Valentín Valentín realiza alegaciones acerca del trazado comprendido entre el p.k. 198 y el p.k. 7+549.556. Propone que se opte por un trazado en línea recta, pues en su opinión el trazado propuesto supone la merma de las posibilidades de crecimiento de la zona industrial en dirección a Valladolid, mientras que con el trazado propuesto en línea recta se crearía una banda entre la autovía y la carretera actual muy aprovechable para la futura expansión a medio plazo del polígono industrial proyectado para la zona (Huerta de los Ángeles).

D.^a Alejandra Martínez Rodríguez solicita la modificación del trazado, desplazando el enlace 3 en dirección Suroeste hasta coincidir con el camino de concentración parcelaria por quedar este sin ninguna utilidad en la solución 1, de forma que su propiedad se vea menos afectada.

D. Dídimo Fernández García realiza una serie de alegaciones acerca de un contencioso con el Ministerio de Fomento sin relación con el presente proyecto y una serie de quejas por los perjuicios causados a los propietarios de las fincas por la construcción y subsiguientes ampliaciones del Aeropuerto. Solicita que se utilicen otros trazados, o que se aproveche el actual trazado de la N-601 construyendo un túnel bajo las pistas del Aeropuerto. También expresa su inquietud por la posible inundación del paso inferior de la carretera de acceso a la cárcel.

El Ayuntamiento de Villanubla presenta una serie de conclusiones, apoyadas en un extenso documento, que se resumen en los siguientes puntos:

No se opone a ninguna de las cuatro alternativas.

Solicita que los caminos de servicio que atraviesen zonas agrícolas tengan una anchura de 8 metros con arcenes de 1 metro, por ser la sección propuesta de 5 metros sin arcenes, insuficientes para la maquinaria agrícola.

Que para el dimensionamiento de las obras de drenaje transversal, se realicen los cálculos sobre la base de un periodo de retorno de 500 años en lugar de 100, por la alarma social que producen las inundaciones y el creciente de los extremos hidrológicos asociados al fenómeno del cambio climático.

Solicita la sustitución del paso inferior previsto en el p.k. 5+880 de la solución 1 por uno superior para evitar la inundación del mismo y su consecuente intransitabilidad durante la época de lluvias.

También realiza dos propuestas de viales que considera de interés para el municipio, denominados VC-1 y VC-2. El primero conectaría la carretera de Fuensaldaña VP-4501 con el Enlace 2 de la solución 1. El segundo sobre el denominado Camino de Comepan, es una vía local de competencia exclusiva municipal, de servicio para un futuro polígono industrial, para la conexión con la VP-4501.

Disconforma de la cantidad del 1% del presupuesto de Ejecución Material destinado a la realización de obras culturales, solicitando el 1,5% del mismo, así como la definición de las obras culturales que se proponen ejecutar, de modo que el consistorio pueda realizar alegaciones sobre las mismas. Se solicita que se definan con suficiente detalle y que se incluyan en el proyecto de trazado y constructivo, todas las obras que se han identificado como circunstancias de interés general de la obra, que afectan al municipio, como necesarias para la protección al medio ambiente.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León solicita que los pasos superiores e inferiores deberían tener una luz libre mínima de 10 metros. Asimismo, solicita la realización de un enlace en el cruce con la carretera autonómica VA-514 en las alternativas que la cruzan por su situación como zona intermedia entre la conexión con la futura ronda exterior Sur y la localidad de Villanubla.

El Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Valladolid informa de su intención de establecer un área industrial para Terminal de Carga, Área Logística y Parque Tecnológico en una zona alledaña a la pista del Aeropuerto de Villanubla, apoyada en el trazado de la actual N-601. Para asegurar la compatibilidad de dicha previsión con las alternativas 1 y 3 se hace necesario alejar unos 1.700 metros el punto de retorno de la futura Variante a la actual N-601.

La Dirección General de Ferrocarriles informa de que si bien la variante proyectada no afecta a ninguna línea ferroviaria actualmente en servicio, si pudiera afectar al trazado de la antigua línea ferroviaria de FEVE: Valladolid-Medina de Rioseco, lo cual puede comprometer su posible futura reutilización como vía verde, vía agropecuaria, etc. por lo que solicita se tomen las soluciones oportunas en los puntos donde se cruce la vía para garantizar su funcionalidad.

La Dirección General del Ministerio de Defensa informa favorablemente sin más comentarios.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León se muestra conforme con la elección de la solución 1 y propone una serie de consideraciones:

Que se reduzca la pendiente de los taludes de desmonte de 1H:1V o 2H:3V a 3H:2V para favorecer la revegetación.

Que si algún tramo de la carretera quedase en desuso sería conveniente la demolición del firme y posterior restauración.

Que se aproveche la traza de la solución escogida en la subida al páramo cerca de una antigua cementera, para reducir el impacto paisajístico de ésta mediante plantaciones arbóreas en los márgenes.

Que para el vertido de los materiales sobrantes se tengan en cuenta tanto los huecos de extracción en las cercanías de la nueva traza como los huecos situados en torno a los pp.kk. 197 y 207 de la actual N-601 procediendo a su posterior restauración.

Dado el solapamiento de la carretera con la vía pecuaria «Colada del Camino Real de Valladolid a Castrodeza» (p.k. 0+000 al p.k. 1+200) se habrá de reponer ésta en toda su extensión, sugiriéndose la creación de una vía verde contigua al antiguo ferrocarril «Tren Burra» cuya traza discurre a escasa distancia.

Se recuerda la necesidad de mantener la continuidad de todas las vías pecuarias intersectadas por la nueva carretera.

Contestación a las alegaciones

Respuesta a la alegación presentada por la Confederación Hidrográfica del Duero. Sin comentarios.

Respuesta a la alegación presentada por la Diputación Provincial de Valladolid. Para el cruce con la carretera de Fuensaldaña, VP-4501, se piensa en un gálibo de 10 m más dos aceras de 2 m y 5 m en vertical, aunque este es un aspecto a fijar definitivamente en el proyecto de construcción.

Respuesta a la alegación presentada por D. Luis Aparicio de la Fuente. Respecto a las solicitudes en el sentido de evitar la construcción de una rotonda en el segundo enlace que afectaría a su propiedad:

Las solicitudes 2 y 4 han sido desechadas en el proceso del análisis multicriterio por ser menos favorables globalmente. El enlace no se puede anular por ser un acceso a Villanubla y una conexión a un tramo importante de la actual N-601.

La realización futura de la solución 3 no supone la anulación del enlace. Asimismo, no se considera realizar primero la solución 3 pues no se resuel-

ve con ello la travesía de Zaratán y depende de la realización de la futura Ronda Exterior Sur de Valladolid.

La geometría del enlace viene condicionada por la no afectación a suelo urbanizable e industrial y criterios de eficacia en la organización de los movimientos del enlace; la situación del mismo está condicionada por una geometría que permita una alta velocidad de proyecto (120 km/h) y por ser cercano a una vaguada que facilitará el desagüe de dicho tramo.

Los accesos a las fincas colindantes serán repuestos por los caminos de servicio previstos.

Respuesta a la Alegación presentada por D. Jesús M.^a González Lobo. El uso de la senda de «La Vinagre», piensa el promotor que se refiere al camino de Mucientes, fue desechado en el proceso de redacción del estudio informativo por coincidir con la Colada de Cigales-Tordesillas y por ser más fácil y económico aprovechar la N-601 que es una carretera ya existente. Respecto al trazado de la solución 1, se distancia lo justo para no suponer un obstáculo en el cono de vuelo y no afectar al sistema de ayuda al aterrizaje. Se recuerda que la maquinaria agrícola no puede circular por un autovía como la objeto de estudio, quedando como vía de servicio para tal fin la actual N-601, reponiéndose los caminos que se vean afectados por la obra. El desdoble de la carretera o la construcción del túnel han sido desestimados por no considerarse adecuadas y la solución 4 se considera globalmente la más inadecuada por lo que no se plantea su adopción para evitar afectar a un particular. En cuanto a las diversas actuaciones administrativas en la zona Norte de Villanubla sobre las que expresa quejas, éstas no tienen relación con la presente actuación.

Respuesta a la alegación presentada por D. Eloy Ferrero Fernández. Las actuaciones anteriores sobre las que emite quejas no guardan relación con el objeto del presente proyecto. Se ha procurado la restitución de todas las servidumbres afectadas aunque esta alegación no se refiere a ningún caso concreto. Respecto a la alternativa del túnel, ésta se ha desechado por razones hidrológicas, geotécnicas y económicas, y la posición del ejército al respecto hace 20 años no tiene por que ser la actual. En cuanto a desdoblamiento del actual trazado, esto no se puede hacer por la necesidad de evitar las travesías urbanas.

Respuesta a la alegación presentada por D. Ildelfonso R. Valentín Valentín. En cuanto al trazado en línea recta, éste provoca el cruce de la Travesía de Villanubla; respecto al túnel bajo el Aeropuerto, esta alternativa ya está desechada. Con respecto al suelo industrial de Villanubla se ha tenido en cuenta todo lo previsto en el planeamiento vigente, y no parece que tenga sentido desarrollar nuevo suelo urbano en la Huerta de los Ángeles al quedar mucha superficie libre en el municipio.

Respuesta a la alegación presentada por D.^a Alejandra Martínez Rodríguez. No puede utilizarse el camino que propone (camino de Mucientes) por coincidir con la Colada Cigales-Tordesillas.

Respuesta a la alegación presentada por D. Dídimo Fernández García. El contencioso del particular con el Ministerio de Fomento y sus quejas por el desarrollo de otras infraestructuras de la zona no guardan ninguna relación con el objeto del estudio informativo. Las opciones del túnel se desecharon por razones técnicas y aprovechar el actual trazado de la N-601 no es factible por atravesar el casco urbano de Villanubla. Por otro lado el paso inferior no debería quedar inundado puesto que se ha puesto cuidado en no proyectarlo bajo el nivel actual del terreno.

Respuesta a la alegación presentada por el Ayuntamiento de Villanubla. Plantea varias cuestiones cuyas respuestas se presentan en los siguientes puntos.

La anchura de los caminos propuesta en el estudio informativo es la habitual en vías de su categoría y la propuesta en la alegación es incluso superior a la de la propia N-601. En cuanto al doble tratamiento superficial no es habitual en caminos rurales a no ser que soporten mucho tráfico o una fuerte pendiente, en cuyo caso se contempla su uso de forma puntual.

Usar en el cálculo de las obras de drenaje un periodo de retorno de 500 años se considera innecesario habida cuenta la climatología y orografía de la zona, en nada comparables a zonas de precipitaciones mucho más extremas y con menores diferencias de cotas, donde algunas legislaciones han considerado necesario usar un periodo de retorno más largo. Utilizando el periodo de 100 años, no hace sino cumplirse con lo estipulado en la normativa vigente.

Respecto al paso inferior del que se solicita su sustitución por uno superior es cierto que tendría una rasante 2 m inferior al nivel del terreno circundante, pero esto no será un problema si se modifica ligeramente la rasante del camino repuesto, pues hay puntos en el terreno situados en una cota inferior. No obstante en una fase posterior, con una precisión mayor de la que dan las curvas de nivel cada 5 m se afinará la situación concreta para evitar que su rasante quede por debajo del terreno natural.

En cuanto a la solicitud de elevar hasta el 1,5% en lugar del 1% para recuperación del patrimonio, el estudio informativo se limita a cumplir con el Real Decreto 2832/1978.

Respecto a los dos viales propuestos de interés para el municipio, el denominado VC-1 que conectaría la carretera de Fuensaldaña con el enlace de la solución 2 se acoge favorablemente la posibilidad de incluirlo como vía bidireccional con la misma categoría que la otra vía de servicio del enlace 3, es decir con plataforma afirmada de 7,0 m + 2 bermas de 0,50 m. Sin embargo se considera que la otra propuesta denominada VC-2 situada sobre el camino de Comepan, es competencia exclusiva del Ayuntamiento, por servir sólo al futuro polígono industrial, o en todo caso de la Diputación provincial de Valladolid, con cuya VP-4501 se va a conectar, por lo que no se considera oportuno incluirlo en el estudio.

Respuesta a la alegación presentada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León. Los pasos inferiores se han contemplado con un ancho de 10 + 2 m de aceras de 2 m en horizontal y de 5,30 m en vertical en los inferiores y en los superiores con una anchura libre de 10 m aunque es un aspecto a fijar de forma definitiva en el proyecto de construcción. La posibilidad de realizar un enlace con la carretera VA-514 en las alternativas 3 y 4 no se contempla por su cercanía al anterior enlace sobre la N-620 y debido a que los volúmenes de tráfico que soporta dicha vía no justificarían la inversión necesaria.

Respuesta a la alegación presentada por el Área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Valladolid. Considera que la intención de establecer el parque industrial es perfectamente compatible con el trazado de la solución 1 y propone para ello alejar unos 1.700 m el punto de retorno de la variante a la actual N-601.

Alegación presentada por la Dirección General de Ferrocarriles. Respecto al trazado del «Tren Burra» este fue incluido desde el principio como un condicionante en la primera fase de selección de alternativas, por lo que las alternativas estudiadas no afectan sensiblemente a dicho trazado aunque alguna de ellas si tiene algunas pequeñas incidencias. Para solucionarlas el redactor del proyecto propone las siguientes medidas:

En las soluciones 1 y 2 hay un cruce en el p.k 1+810 que coincide con el actual p.k 195+840 donde actualmente hay un cruce a nivel que no se puede producir en la solución prevista. Se propone la reposición a lo largo de la vía de servicio de calzada de la derecha hasta el enlace 1 situado 380 m más adelante, mediante el cual ya se podría acceder por un paso inferior a la margen contraria, desde donde se volvería al antiguo recorrido mediante el ramal previsto para el acceso a Zaratán.

Se produce un nuevo cruce en el p.k. 7+250 de la solución 3. En principio se pensaba en reponerlo mediante un paso inferior en el p.k. 6+800, que daba también continuidad a otro camino importante. Además el Tren Burra se encuentra en la actualidad interrumpido por el cerramiento de una finca y hay edificaciones sobre él, no obstante de acometerse esta solución también se contempla la posibilidad de realizar en este punto un paso inferior.

Existe otro cruce al final de las soluciones 1 y 3, en el p.k. 13+000 de la solución 1, en el punto en que retorna éstas a la actual N-601, aunque es un tramo muy difuminado por las explotaciones agrarias de la zona y es donde el Ayuntamiento de Valladolid tiene previsto construir un parque tecnológico, aunque es de suponer que se respete este corredor por discurrir por él la Cañada Real Leonesa. Se considera que la solución definitiva de este punto es un aspecto a concretar en el futuro proyecto de construcción en coordinación con los posibles estudios del siguiente tramo del trazado.

Respuesta a la alegación presentada por la Dirección General del Ministerio de Defensa. Sin comentarios.

Respuesta a la Alegación presentada por la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla y León.

Respecto a la modificación de las pendientes de los taludes, se reconoce que sería más favorable para la revegetación un proporción 3H:2V, pero lo desaconseja por representar ésto una mayor descompensación de los volúmenes finales de desmonte y terraplén en los que existe ya un balance de exceso de material. Considera interesante tener en cuenta puntualmente las técnicas específicas de revegetación propuestas por la Consejería. No se prevé que ningún tramo de la actual N-601 quede en desuso.

Respecto a los puntos de vertido propuestos por la Consejería han sido considerados en el estudio y están representados en los planos de las plantas generales de las 4 soluciones y aunque se usarán de manera puntual, el vertido de volúmenes grandes podría originar problemas en ambos casos. En el primero paisajístico, al encontrarse anexo a una ladera de las Cuestas con cierta densidad de vegetación por donde discurrir el

«Tren Burra» y sus posibilidades están casi agotadas por el uso continuado del mismo. En el segundo caso es de tipo urbanístico, pues está situado dentro de la zona donde se prevé la realización de un parque tecnológico por parte del Ayuntamiento de Valladolid. Por todo ello se propone que el aprovechamiento más adecuado para el vertido es el actual vertedero de Valladolid.

Acerca del trazado de las soluciones 1 y 2 que coincide con la actual N-601, que se superpone a su vez a la antigua Colada del Camino Real de Valladolid a Castrodeza, al no poder reponerse su recorrido por el corredor actual, se propone su reposición a los largo del trazado de «Tren Burra» recogiendo así una propuesta de la propia Dirección General de Ferrocarriles. De esta manera se podría dar continuidad al corredor a través del paso inferior del enlace 1 (dándole entonces una sección mayor de la propuesta en principio) y posteriormente a lo largo de la antigua plataforma de la vía, evitando así el casco urbano de Zaratán.

En el resto de vías pecuarias de la zona se prevé en sus cruces o la construcción de una obra de paso o la reposición a través de alguno de los enlaces previstos, remitiéndose los detalles de éstos al proyecto de construcción.

ANEXO V

Resumen de la información complementaria al estudio de impacto ambiental

La información complementaria se estructura en dos capítulos, uno relativo a posibles zonas de vertido de materiales sobrantes de obra y otro relacionado con las zonas de préstamo y la procedencia de los materiales necesarios para el desarrollo de las obras. A continuación se hace un breve resumen de estos capítulos:

Vertederos. En este punto se contempla la utilización de la Estación de Residuos de Valladolid y otras alternativas de vertido.

La Estación de Residuos del Ayuntamiento de Valladolid ya estaba prevista en el Estudio Informativo como principal vertedero del material sobrante de la obra. Dicha estación posee diferentes secciones, tanto de reciclaje, compostaje, vertido de inertes, etc. Según informa el técnico responsable, es posible encajar dentro de la producción anual de la planta volúmenes del orden de los 100.000 ó 150.000 m³/año, lo cual, dada la duración previsible de las obras (superior a los 2 años dada la longitud del tramo, superior a los 15 km), daría la posibilidad de destinar, en el peor de los casos, del orden de 300.000 m³ del volumen total de materiales sobrantes de obra a dicha Estación de Residuos. Dada la vida útil restante prevista para la misma, que es de unos 15 años, es posible hacer coincidir la fecha de realización de las obras con un momento de la vida de la estación en el que ésta no se encuentre saturada en exceso, con lo que sería posible solucionar el vertido de gran parte del volumen excedente.

En caso de que la Estación de Residuos del Ayuntamiento de Valladolid no pueda absorber el volumen total del sobrante se plantea aprovechar un hueco de una antigua cantera en la zona final del trazado, frente a la entrada de la Base Militar. Esta zona se prevé que sea utilizada para el desarrollo de un futuro Parque Tecnológico por parte de los Ayuntamientos de Valladolid y Villanubla, por lo que sería incluso beneficioso dejar toda esta zona a una cota regular que homogeneizase su superficie. Se ha realizado una aproximación del volumen que podría rellenarse en esta superficie para llevarla hasta una cota similar a la de la actual carretera N-601, la cuál podría tomarse como referencia para la rasante de los viales de la futura urbanización del Parque Tecnológico. Dicho volumen resulta ser de entre 330.000 y 350.000 m³, sin tener en cuenta más que un 25 ó un 30% del área prevista en el Parque.

Se descarta para el vertido la zona próxima a la planta de hormigón de Zaratán, próxima a la traza, donde se observan en ocasiones algunos movimientos de tierras, puesto que no están autorizados vertidos en esta zona, ni lo van a estar en principio, puesto que se trata de una zona protegida en el Planeamiento del Municipio de Zaratán.

En consecuencia concluyen que existen en la zona diversas alternativas para verter el volumen de material sobrante de las obras, puesto que se prevé la existencia de puntos que admiten un volumen de vertido de al menos 650.000 m³.

Préstamos y procedencia de materiales. En general se empleará el material procedente de la traza, salvo en algunos casos que por su naturaleza, se trate de materiales marginales o inadecuados.

Para la obtención del resto de materiales se deben diferenciar:

Suelos y explanadas. Ninguno de los materiales correspondientes a las unidades geológicas afectadas por el trazado cumple las prescripciones de los suelos seleccionados y por lo tanto, la necesidad de estos suelos

no podrá cubrirse con los terrenos arcillosos que procedan de las excavaciones. Además como la homogeneidad geológica del entorno es bastante elevada, no es de esperar que puedan encontrarse en éste, préstamos de un volumen significativo que puedan suministrar el material requerido. La fuente más próxima de materiales clasificables como suelos seleccionados en esta zona la constituyen los terrenos relacionados con la dinámica fluvial del río Pisuerga, en cuyo entorno existen numerosas explotaciones de graveras que extraen sus depósitos aluviales o de terrazas, concretamente entre Dueñas y Valladolid.

Hormigones y asfaltos. Procederán también de las explotaciones de graveras en el entorno del río Pisuerga. Además para su transformación, existen plantas de hormigones y cemento en el propio término de Zaratán. En cuanto a las plantas de aglomerado asfáltico útiles para la obra, ninguna esta próxima a la traza.

En las fichas que aparecen a continuación se localizan las instalaciones existentes. También se incluye un plano con la localización de la posible zona de vertido situada frente a la entrada de la Base Militar.

12771 *RESOLUCIÓN de 10 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de una central térmica en ciclo combinado para gas natural, de aproximadamente 1.200 MW de potencia nominal eléctrica, en el término municipal de Catadau (Valencia), promovida por «Electricitat de Llevant, Sucursal en España de Energía de Levante BV».*

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 el 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 de 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.

Al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el promotor, InterGen (UK) Ltd., remitió, con fecha 14 de agosto de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción de una central térmica de ciclo combinado de aproximadamente 1.200 MW de potencia nominal eléctrica, que utiliza gas natural como combustible principal, en el término municipal de Catadau (Valencia).

La central se ubica en el término municipal de Catadau, situado aproximadamente a 35 km al sur de Valencia y junto a la carretera autonómica CV-50. El proyecto consiste en la construcción de una central térmica en ciclo combinado, que constará de tres grupos de potencia de aproximadamente 400 MW cada uno. Además la central dispondrá de las infraestructuras necesarias: aerocondensadores, conducciones de toma y descarga de agua y gasoducto de conexión para suministro de gas natural.

El abastecimiento de gas se realizará desde el gasoducto Barcelona-Valencia-Alicante que discurre a un kilómetro aproximadamente al este de la parcela de la instalación, mediante la construcción de un ramal de conexión.

Toda la electricidad generada por la planta de ciclo combinado será evacuada a la subestación de REE ubicada en la parcela anexa a la de la central.

Revisada la memoria resumen, y aceptada como documento válido que recoge las características más significativas del proyecto a realizar, el promotor, con fecha 28 de septiembre de 2000, remitió los ejemplares necesarios para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, con fecha de 18 de octubre de 2000, inició un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto. La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 7 de febrero de 2001, remitió al promotor las respuestas recibidas, indicando la opinión del órgano ambiental con respecto a los aspectos más significativos que debían tenerse en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental. También se remitieron, en su momento, las contestaciones recibidas fuera de plazo.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15 del Reglamento, la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana, a instancia del órgano sustantivo, la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Economía, sometió conjuntamente a trámite de información pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental, en el que se contemplaba la construcción y funcionamiento de la central y sus infraestructuras asociadas: aerocondensadores, conducciones de toma y vertido de agua y gasoducto de suministro de gas.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de julio de 2001, la Dirección General de Política Energética y Minas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, resalta una amplia oposición a la construcción de la central presentando una serie de aspectos ambientales que han sido cuidadosamente analizados en la evaluación efectuada. En el anexo III se incluye un resumen del resultado de información pública. Con posterioridad a la finalización del periodo de información pública se han recibido una serie de escritos oponiéndose a la construcción de la central, sin embargo no aportan información ambiental adicional a la comunicada durante el citado periodo de información pública.

Analizada la documentación recibida se solicitó al Instituto Nacional de Meteorología la validación de los datos de calidad del aire y de los datos meteorológicos utilizados en el modelo de dispersión de contaminantes.

En reunión celebrada el 14 de mayo de 2002, teniendo en cuenta la opinión del INM y el análisis de la documentación recibida, se solicitó al promotor ampliación de información referente a la evaluación del impacto sobre la calidad del aire mediante la realización de una serie de campañas de medida y rosas de concentraciones. Asimismo, se solicitó que se aportase información respecto de la adecuación urbanística del proyecto, la disponibilidad de los recursos hídricos necesarios para el funcionamiento de la central y los trazados de las distintas alternativas de las infraestructuras auxiliares. La solicitud de esta información se formalizó por escrito de fecha 25 de junio de 2002 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. El promotor, con fecha 12 de julio de 2002, presentó como información complementaria los documentos «Información adicional al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de la Planta de ciclo Combinado en Catadau (Valencia)» y «Análisis Hidrogeológico de afecciones de la captación prevista para abastecimiento a la planta InterGen (Catadau) con aguas subterráneas de la Sierra del Ave (Caroch Norte)» elaborado por AURENSA.

El anexo II contiene los aspectos más destacables del estudio de impacto ambiental y de la información complementaria presentada, que incluye los datos esenciales del proyecto.

Recibido el expediente completo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció consultas con la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Generalitat Valenciana en relación con los contenidos técnicos de dicho expediente. Asimismo, en el condicionado de esta declaración de impacto ambiental se han tenido en cuenta el asesoramiento efectuado por el Instituto Nacional de Meteorología.

Con fecha de 30 de enero de 2003, la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe en el que se cuestiona la fiabilidad del estudio aportado por el promotor en lo que se refiere a la captación del agua para abastecer a la central proyectada. Asimismo, con fecha 13 de febrero de 2003, el promotor remitió el documento «Nota informativa respecto a la ubicación de la captación de aguas subterráneas prevista para el abastecimiento a la Planta de InterGen (Catadau) con aguas subterráneas de la Sierra del Ave (Caroch Norte)» con objeto de responder a las cuestiones planteadas por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.

A fin de formular la declaración de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó, con fecha 4 de marzo de 2003 al Instituto Geológico y Minero, la emisión de un informe que permitiera refrendar la documentación presentada por el promotor y clarificar las dudas expresadas por la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, así como evaluar las posibles afecciones por la citada captación de agua. El Instituto Geológico y Minero remitió el informe solicitado con fecha 13 de mayo de 2003.