

16186 *RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña. Subtramo A: circunvalación exterior de Toledo-Autopista de peaje Madrid-Toledo», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo de 2001, 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, modificados 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.

Con objeto de iniciar el procedimiento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de registro de salida de 17 de mayo de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña».

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en cumplimiento del artículo 13 del Reglamento, inició el período de consultas previas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Real Decreto 1131/1988, con fechas de registro de salida 8 de marzo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envió a la Dirección General de Carreteras el contenido 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.

El estudio informativo de la «Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña» promovido por la Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, fue sometido conjuntamente con el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública por un período de treinta días hábiles, tras el anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 19 de noviembre de 2002.

Según la Resolución de la Dirección General de Carreteras de 18 de marzo de 2003, se segrega el subtramo comprendido entre la Circunvalación exterior de Toledo y la autopista de peaje Madrid-Toledo (EI1-E-144.A) del estudio informativo del proyecto «Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña» (EI1-E-144), para su inclusión en la licitación de la concesión de la autopista de peaje Madrid-Toledo.

El citado subtramo de Circunvalación de Toledo estaba incluido en el estudio informativo del tramo Toledo-Ocaña de la autovía de Castilla-La Mancha, aprobado provisionalmente el 24 de octubre de 2002 y la información pública se llevó a cabo de forma conjunta, pero es después cuando el promotor decide separar el subtramo con un expediente de información pública independiente del resto del tramo que completa el itinerario hasta Ocaña.

Con posterioridad, conforme al artículo 16 del Real Decreto 1131/1988 y con fecha de registro de salida de 24 de marzo de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo del proyecto referido, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública, ya particularizado para el subtramo Circunvalación exterior de Toledo-autopista de peaje Madrid-Toledo, solicitando la emisión de la correspondiente declaración de impacto ambiental, con carácter prioritario e independiente al otro tramo, previa a la aprobación definitiva del estudio. Por tanto, la siguiente declaración de impacto ambiental se realiza exclusivamente para la Circunvalación exterior de Toledo, comprendida entre la N-403 y la autopista de peaje Madrid-Toledo.

En el anexo II de esta declaración se describen los datos esenciales del estudio informativo; en el anexo III se recogen los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y en el anexo IV se incluye la relación de alegantes y un resumen de las alegaciones más significativas, del subtramo Circunvalación exterior de Toledo, presentadas durante el período de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo de 2001, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1, y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña. Circunvalación de Toledo» (EI1-E-144.A).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y completado el análisis con una visita a la zona del proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que, de acuerdo con la información aportada por el promotor, de las cuatro alternativas estudiadas para la Circunvalación Norte de Toledo, valora que la alternativa 2A es la más viable desde el punto de vista medioambiental, bajo los condicionantes que en esta declaración de impacto ambiental se exponen.

La construcción de la autovía en el tramo considerado sirve para completar la definición del trazado de la autovía de Castilla-La Mancha (Maqueda-Toledo-Ocaña-Tarancón-Cuenca) en coordinación con los estudios de dicha autovía, así como el trazado de la autopista R-4, en el entorno de Ocaña y con las futuras autopistas Ocaña-Conexión A-42, A-314 y Madrid-Toledo-Ciudad Real-N-IV.

En el ámbito de estudio se han planteado las denominadas alternativa 1 y alternativa 2, contando esta última con tres posibles trazados dependiendo del punto concreto de origen, siendo denominadas a su vez, alternativa 2A, alternativa 2B y alternativa 2C.

En el estudio de impacto ambiental se realiza una valoración cualitativa de los impactos ambientales de las distintas alternativas propuestas, resultando las alternativas 2A, 2B y 2C con el valor de menor impacto ambiental, seguidas de la alternativa 1. El estudio concluye con que todos los impactos pueden ser minimizados con la aplicación de medidas protectoras y correctoras.

Como resultado del análisis multicriterio, el estudio informativo establece que la alternativa 2A obtiene la mayor puntuación, seguida de las alternativas 2B y 2C, siendo la de menor puntuación la alternativa 1. En dicho estudio se han tenido en cuenta los siguientes criterios y variables de medición: costes de inversión, rentabilidad económica e impactos ambientales. Las diferencias entre alternativas se acusan más cuanto mayor es el peso otorgado al criterio de rentabilidad económica.

Como resultado del análisis del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, se observan los siguientes condicionantes ambientales:

Para la alternativa 1 los condicionantes ambientales más relevantes son, por un lado, la afección directa al Área de Importancia Internacional para las Aves, IBA n.º 199 «Torrijos» (Castilla-La Mancha) en 7.6 km., destacable por la presencia de aves esteparias y, por otro lado, la afección casi en la totalidad de su recorrido, a suelos de alta calidad agrícola y a zonas regables de la Sagra y Torrijos, calificadas en su mayoría, según el planeamiento urbanístico, como suelo no urbanizable protegido o especialmente protegido. Además es destacable la afección a la vegetación de ribera presente en el entorno del río Guadarrama.

Los impactos ambientales más significativos de las alternativas 2 (2A, 2B y 2C) son los derivados de su proximidad en el origen del trazado a la IBA n.º 199 «Torrijos» (Castilla-La Mancha), no llegando a ser afectada directamente y, su posible afección en cuanto a la contaminación acústica y atmosférica, por la proximidad del trazado a Bargas y Olías del Rey. En cualquier caso, la ventaja desde el punto ambiental de la alternativa 2.^a radica en que su trazado aprovecha el corredor de la carretera CM-4006, donde se concentran la mayoría de las infraestructuras viarias de la zona.

Por tanto, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento como órgano promotor del proyecto, para desarrollar la alternativa 2A deberá cumplir las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras definidas en el estudio de impacto ambiental y además, las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental.

1. *Adecuación ambiental del trazado.*—Las actuaciones previstas para la Circunvalación Exterior de Toledo deberán coordinarse con las actuaciones y medidas de adecuación ambiental del trazado indicadas en las respectivas declaraciones de impacto ambiental de los proyectos de la autopista Madrid-Toledo, de la autopista Toledo-Ciudad Real y del tramo Toledo-Ocaña de la autovía de Castilla-La Mancha.

Para minimizar la afección por ruidos y por emisiones atmosféricas a la población de Bargas, y siempre que sea técnicamente posible, se alejará el trazado de la vía 250 metros en dirección norte, a la altura del cruce con la carretera CM-4003.

De forma coordinada con la delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo, en el proyecto de construcción se llevarán a cabo los ajustes de trazado necesarios para evitar o minimizar la afección a las infraestructuras e instalaciones de los sectores de riego I, II y III de la zona regable de la Sagra-Torrijos.

Además, para minimizar la ocupación de suelo la zona regable de la Sagra-Torrijos, en el proyecto de construcción se estudiará la viabilidad técnica para adoptar distintas soluciones constructivas que minimicen dicha ocupación, como pueden ser reducir el desarrollo de los taludes y sustituirlos por muros, reducir la mediana de la autopista dentro de los límites establecidos en la norma 3.1.IC de trazado, de la instrucción de carreteras (B.O.E. de 2 de febrero de 2000) y situar las vías de servicio y caminos de enlace lo mas próximo al tronco de la autopista.

Desde el inicio del proyecto hasta el cruce de la circunvalación con la CM-4006, se procurará aproximar el trazado de la nueva vía a la actual carretera autonómica con el objeto de reducir la banda de terreno que quedaría entre las dos infraestructuras. En cualquier caso, se tendrá en cuenta lo establecido al respecto en la condición 10 de la presente declaración.

2. *Protección y conservación de los suelos, de los cultivos y de la vegetación.*—Como criterio general, con el objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de todos los ríos, arroyos y barrancos interceptados, los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia suficiente que evite estas formaciones y que permita su revegetación, siempre de acuerdo a lo indicado en la condición 3 sobre ocupación del Dominio Público Hidráulico. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera.

Con el mismo criterio de minimizar la ocupación del suelo y proteger la vegetación, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y de caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar su aireación y evitar la compactación. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de acopio y las condiciones de mantenimiento y conservación de la tierra vegetal hasta su reutilización, así como el plan de gestión de tierras, las zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones. Si el balance de tierras vegetal fuera excedentario, la tierra sobrante no se destinará a vertedero, estudiándose soluciones viables para su reutilización en el proyecto o para otros fines, de acuerdo con la condición 10.

Las instalaciones auxiliares, tales como el parque de maquinaria, el almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación. De acuerdo con lo indicado en la condición 9, serán excluidas las zonas protegidas o catalogadas por las distintas administraciones, como el Área de Importancia Internacional para las Aves, IBA n.º 199 «Torrijos», los suelos de valor agrológico de la depresión del Tajo, terrazas y vegas de los ríos Tajo y Guadarrama, las zonas ocupadas por cultivos y vegetación de especial interés (formaciones de ribera), los hábitats asociados a corrientes de aguas y todas aquellas otras zonas identificadas como elementos ambientales significativos en el estudio de impacto ambiental.

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

Asimismo, los ejemplares arbóreos dispersos que se encuentren en los márgenes de la zona de obras, deberán ser protegidos mediante jalcones, vallados y recubrimiento del tronco, para evitar daños al tronco, a las ramas y al sistema radicular, por el movimiento de la maquinaria de obra.

3. *Protección del sistema hidrológico.*—El trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción evitará la rectificación y canalización del cauce de los arroyos Galvín o Alcavín, Santanilla, Los Serranos, del Almendral y la Dehesilla.

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

Para las obras de drenaje proyectadas se tendrá en cuenta la avenida correspondiente a un periodo de retorno de 500 años, que deberá ser evacuada sin problemas en todos los cauces afectados.

Para evitar la alteración de la red de drenaje actual, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones, los cauces interceptados tendrán cada uno un drenaje transversal propio, desechándose la concentración de las escorrentías de diferentes cuencas parciales en un único punto de drenaje.

De acuerdo a lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, siempre que técnicamente sea viable, los viaductos y obras de paso sobre los cauces se proyectarán con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción y los estribos quedarán al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985, de aguas, sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 sobre la protección de la vegetación de ribera.

No se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas de las que directamente o indirectamente por escorrentía o por erosión, se afecte a los ríos, arroyos o cauces estacionales.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de las excavaciones de los estribos de las obras de paso, se derivarán y se someterán a sistemas de desbaste y decantación de sólidos. Estas aguas podrán ser vertidas a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Si el agua procedente del sistema de desbaste y decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamientos de depuración y filtrado.

Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento de estas aguas tratadas y, además, las medidas de inspección periódica del parque de maquinaria para controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán según la normativa aplicable.

4. *Protección de la fauna.*—Teniendo en cuenta al proximidad al trazado del Área de Importancia para las Aves, IBA n.º 199 «Torrijos», de forma coordinada con el proyecto del tramo anterior (Maqueda-Toledo) de la autovía de Castilla-La Mancha, previo al inicio de las obras se estudiará la localización concreta de los lugares de nidificación de las aves esteparias con presencia en la zona, se valorarán las poblaciones de estas especies y se determinará su sensibilidad a las perturbaciones que puedan ocasionar las obras. En función de los estudios de campo realizados, se delimitarán, vallarán y señalizarán las zonas de obras, se fijarán el periodo en el que se limitará las actuaciones de desbroce, y grandes movimientos de tierra y cualquier otra actuación que pudiera perturbar a la avifauna. Además, se diseñará un plan de seguimiento detallado, tanto para la fase de obras como para la fase de explotación.

Tal y como se establece en las condiciones 2 y 3, se evitará la afección a los cursos de agua y a la vegetación de ribera asociada, por su interés como hábitats para la fauna.

Durante la fase de construcción, se jalonarán y señalizará la zona de obras, de tal manera que se asegure la mínima afección a las comunidades faunísticas. Además, con objeto de asegurar el éxito reproductor de las poblaciones de fauna que habitan estas zonas, se limitará el desbroce y los grandes movimientos de tierra durante el periodo de tiempo comprendido entre marzo y agosto.

Con el fin de reducir el efecto barrera y para evitar el riesgo de atropello de la fauna en esta zona, en coordinación con la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo se deberá realizar un estudio sobre las vías de paso naturales a lo largo del trazado de la autovía, al objeto de valorar la necesidad de acondicionar pasos específicos para la fauna. En todo caso, se adecuarán las obras de drenaje transversal como pasos para anfibios, reptiles y mamíferos de pequeño tamaño y para ello, las salidas de los drenajes se protegerán contra la erosión mediante soleras y éstos se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna. Además, se revegetará el terraplén y el entorno de la obra de drenaje para facilitar su utilización por la fauna. Como material de construcción de estas obras no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

En los drenajes laterales, arquetas y sifones se diseñarán rampas de salida o cualquier otro dispositivo de escape para los vertebrados de pequeño tamaño.

Para impedir el acceso de los animales de pequeño tamaño a la autovía, el vallado a lo largo del trazado será de tipo progresivo y tendrá su base enterrada. Además se dispondrán de pequeñas puertas o rampas unidireccionales para permitir la salida de los animales que pudieran accidentalmente acceder a la calzada.

El programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

5. *Protección atmosférica.*—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la obra pudiera producir sobre las localidades más próximas, y para evitar daños sobre los cultivos situados en las márgenes, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso de la zona o instalaciones auxiliares y parque de maquinaria, de las zonas de préstamos y vertederos y de la plataforma de la autovía, además de las zonas desprovistas de vegetación, como son desmontes y terraplenes. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y a la climatología estacional, al objeto de mantener permanentemente húmedos los caminos y zonas de obra.

Además, los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán siempre tapados.

6. *Contaminación acústica.*—El proyecto de construcción incluirá un estudio de predicción de los niveles sonoros para la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos, se traducirá en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará las zonas sensibles próximas al trazado de la autovía como son los núcleos urbanos de Bargas y Olías del Rey.

En estas zonas sensibles, el estudio de predicción considerará la influencia conjunta del tráfico generado en el tronco de la Circunvalación Exterior de Toledo y en las distintas carreteras que por allí discurren (carreteras CM-4006 y N-401).

Como consecuencia del estudio de predicción se determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, pantallas acústicas, necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Se seleccionarán las soluciones que mejor se adecuen a las características paisajísticas del ámbito del trazado, según los criterios referidos en la condición 9.

Los objetivos de calidad para los niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil, medidos a una distancia de 1.5 metros del foco emisor y a 1.2 metros del suelo serán los siguientes:

Zonas hospitalarias, educativas, culturales y espacios protegidos:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 50 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 40 dB(A).

Zonas residenciales y zonas verdes, excepto las zonas de transición:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 55 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 45 dB(A).

Zonas comerciales o empresariales y deportivas o recreativas:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 65 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 55 dB(A).

Zonas industriales y servicios públicos:

Leq (8 horas-22 horas) menor que 70 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 60 dB(A).

Áreas especialmente ruidosas. Zonas afectadas por infraestructuras de transporte y áreas de espectáculo al aire libre.

Leq (8 horas-22 horas) menor que 75 dB(A).

Leq (22 horas-8 horas) menor que 65 dB(A).

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en las zonas situadas a menos de 500 metros de suelo urbano consolidado en el momento de la realización de las obras, siempre de acuerdo con las ordenanzas municipales en materia de ruidos, que de ser mas restrictivas, siempre será de aplicación lo que en ellas se indique.

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

Con objeto de verificar el modelo acústico de previsión aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará, en su caso, la necesidad de incrementar las medidas correctoras previstas o revisar los sistemas de apantallamiento implantados.

7. *Protección del patrimonio cultural.*—De acuerdo a lo indicado en el estudio de impacto ambiental, no se han identificado yacimientos arqueológicos en el ámbito inmediato al trazado de la autovía. No obstante, cuando esté redactado el proyecto de trazado, se deberá hacer una consulta a la Consejería de Educación y Cultura, al objeto de que éste determine, en su caso, las necesidades de prospecciones y el programa de actuación compatible con el plan de obra.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.*—El proyecto de construcción incorporará la reposición de todas las vías pecuarias afectadas según el estudio de impacto ambiental, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios, en consonancia con lo establecido en la Ley 9/03, de 20 de marzo de 2003, de vías pecuarias de Castilla-La Mancha. Las soluciones de reposición propuestas tendrán que estar aprobadas por la delegación provincial de la Dirección General del Medio Natural.

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

La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva. Se tendrá en cuenta lo indicado en la Resolución de 27 de febrero de 1998, sobre la utilización y usos de caminos en la provincia de Toledo.

La reposición de las infraestructuras de riego afectadas se realizará en coordinación con la delegación provincial de Agricultura y Medio Ambiente y entidades u organismos responsables de su explotación, de forma que se garantice la total restitución y continuidad de la red de canales y acequias y se minimice la afección temporal por caída de materiales de obra y los cortes temporales de suministro.

El trazado de la autovía afecta a los sectores de riego I, II y III de la zona regable de la Sagra-Torrijos, declarada de interés nacional. Si después de los ajustes de trazado realizados, según se indica en la condición 1, se afectara alguna infraestructura instalada (red principal y secundaria de tuberías, red de caminos y drenaje, entre otras infraestructuras) en coordinación con la delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo se diseñarán las actuaciones y soluciones necesarias para reponer y dar continuidad a los servicios e infraestructuras afectadas.

Así mismo se repondrán el resto de infraestructuras existentes (líneas de ferrocarril y gasoductos) afectadas por el trazado de la autovía. En este sentido, la obra de paso que se diseñe para salvar el cruce con la línea ferroviaria Toledo-Vargas, hoy día abandonada, deberá tener, ante su posible utilización como vía verde o vía agropecuaria, las características y dimensiones suficientes para permitir la circulación de maquinaria agrícola, vehículos automóviles, y personas.

9. *Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—Se restringirá a lo estrictamente imprescindible la apertura de caminos provisionales de obra, utilizando el abundante viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad. En el caso de que se requiera la apertura de nuevos caminos de obra de acceso sobre los terrenos ocupados por vegetación natural, será debidamente autorizado por la aplicación de la Ley 9/1999 de conservación de la naturaleza.

Se realizará una cartografía de clasificación del territorio a escala 1:5.000, que servirá para definir las zonas excluidas, restringidas o admisibles a efectos de la localización de las instalaciones auxiliares de obras, vertederos temporales o permanentes, zonas de préstamos y viales de acceso necesarios, en su caso. Este plano se incluirá en el documento de planos del proyecto.

Entre las mencionadas zonas de exclusión se incluirán, al menos las siguientes:

Espacios naturales protegidos, inventariados o catalogados como, la IBA n.º 199 «Torrijos» (Castilla-La Mancha), montes de utilidad pública (Camino Alto, Cerro Valpadre y Cerro del Águila en el municipio de Olías del Rey, y las Picaronas, en el municipio de Magna) y todas aquellas otras zonas de interés identificadas en el estudio de impacto.

Superficies de terreno incluidas en las zonas regables de la Sagra-Torrijos, en los municipios de Villamiel de Toledo, Bargas, Olías del Rey, Magán y Mocejón

Banda de 100 m a cada lado de los ríos, los barrancos y red de acequias principales.

Entorno de los núcleos urbanos.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de canteras existentes en el entorno de la actuación, para determinar las posibilidades de ser empleadas como zonas de vertido de los excedentes de obra y así contribuir positivamente a restaurar zonas degradadas. El proyecto incluirá un plano de localización y delimitación de las posibles canteras a utilizar como zonas de vertido y de las zonas de acopio temporal.

Además con el mismo objeto de restaurar zonas degradadas, se estudiará la posibilidad de utilizar una antigua zona de préstamos para el AVE Madrid-Sevilla, como zona de vertido y de acopio temporal, donde, además, se prevé la localización del enlace que conectará el subtramo Toledo-Ocaña de esta autovía con la autopista Madrid-Toledo.

Para las zonas de vertidos seleccionadas se definirá su plan de obra, las medidas protectoras necesarias y el correspondiente proyecto de recuperación ambiental, que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

En el caso de que los vertederos seleccionados definitivamente no correspondan a canteras abandonadas, previo a la aprobación del proyecto de construcción se procederá a una prospección arqueológica de las zonas seleccionadas.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

En todo caso, la gestión de préstamos y vertederos se coordinarán con el proyecto de la autopista de Madrid-Toledo y se tendrá en cuenta lo establecido en el plan de gestión de residuos urbanos de Castilla-La Mancha (Decreto 70/1999) en lo que se refiere a los residuos de construcción y demolición.

10. *Medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se deberá adquirir y revegetar para su integración paisajística la banda de terreno que constituyen parcelas segregadas, sin posibilidades de ningún tipo de explotación, entre la autovía y la carretera CM-4006, desde el inicio del tramo hasta su cruce con la carretera CM-4006. Además, la revegetación de esta banda tendrá como función complementaria crear una pantalla que evite el deslumbramiento durante la conducción nocturna provocado por los vehículos que circulen en sentido contrario en las dos carreteras.

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de las obras, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras y se coordinarán dichas actuaciones con las previstas en el proyecto de la autopista Madrid-Toledo.

En el citado proyecto se definirán las medidas propuestas para la restauración e integración paisajística de los distintos elementos que estén generados de forma directa o indirecta por la obra, como son los taludes en desmonte y terraplén, obras de fábrica, caminos de obra, áreas de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares, estructuras de paso sobre ríos, barrancos y acequias y márgenes de ribera.

De acuerdo a lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, la restauración de los cauces interceptados será en una longitud superior a la zona de influencia de las obras, tanto aguas arriba como aguas abajo.

Deberá prestarse especial atención en el tratamiento de integración paisajística de la autovía en las proximidades de la IBA n.º 199 «Torrijos», en el entorno a los núcleos urbanos de Bargas y Olías del Rey y en el tramo que atraviesa los cultivos de la llanura cerealista de La Sagra y la vega del Tajo.

Se realizará un balance de tierra y se definirán las zonas que serán objeto de restauración con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de las disponibilidades y el impacto visual de las zonas objeto de revegetación. Tal y como se indica en la condición 2, de existir excedentes de tierra vegetal, se buscarán soluciones para su reutilización, como el incremento del grosor de la capa de aporte, la compensación de las obras de la autopista Madrid-Toledo u otros tramos próximos de la autovía de Castilla-La Mancha, evitándose su destino a vertedero.

Las siembras y plantaciones se diseñarán exclusivamente con especies autóctonas, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán con los criterios establecidos en la condición 1 y en los tramos no condicionados a minimizar la ocupación de suelo, la morfología resultante para los taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de favorecer la revegetación. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido en las condiciones 2 y 9 de esta declaración, una vez terminadas las obras los caminos de accesos se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad

permanente que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía de forma que las siembras e hidrosiembras de los taludes se lleven a cabo inmediatamente después de finalizar la excavación o el relleno. Así mismo, la total ejecución de las plantaciones se llevará a cabo con anterioridad a la emisión de acta de recepción de la obra y estarán coordinadas con las actuaciones previstas en el proyecto de la autopista Madrid-Toledo.

En el proyecto se especificarán asimismo, las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las siembras y plantaciones.

11. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas, y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, su frecuencia y período de 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 inspección.

Periodicidad de 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 de seguimiento deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias; de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes del inicio de las obras:

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

Programa de vigilancia y seguimiento ambiental para la fase de obras, indicando expresamente los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras, indicando los recursos humanos y materiales asignados.

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

Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre el desarrollo y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras exigidas por esta declaración.

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

Informe sobre las zonas de recuperación con tierra vegetal, que se refieren en la condición 2.

Informe sobre la disposición de drenes transversales y obras de paso en cauces y barrancos interceptados, que se refieren en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección a cauces, referidos en la condición 3.

Informe sobre las actuaciones relativas al acondicionamiento de las obras de drenaje para facilitar el paso de fauna, que se refieren en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección adoptadas en el entorno de la IBA, en su caso, referidas en la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección atmosférica llevadas a cabo, referidas en la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección acústica ejecutadas, referidas en las condiciones 6.

Informe sobre las actuaciones sobre protección de los recursos arqueológicos ejecutadas, en su caso, referidas en la condición 7.

Informe sobre las medidas de reposición de vías pecuarias ejecutadas, que se refieren en la condición 8.

Informe sobre las actuaciones de plantación y siembra, realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que se refieren en la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

Semestralmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción de las obras.

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico, que se refieren en la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección de la fauna ejecutadas, que se refieren en la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y, en su caso, proyecto de medidas correctoras adicionales, que se refieren en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de las plantaciones y siembras realizadas, que se refieren en la condición 10.

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

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

12. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación del proyecto de las condiciones y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Asimismo, se remitirán los siguientes informes y documentos:

Descripción y justificación de las soluciones de trazado adoptadas, de acuerdo a lo establecido en la condición 1.

Medidas de protección de la vegetación, plan de gestión de tierras, zonas de restauración previstas y la programación de actuaciones, que se refieren en la condición 2 y 10.

Estudio sobre las medidas de protección del sistema hidrológico, referido en la condición 3.

Estudios sobre pasos de fauna y aves nidificantes en el entorno de la IBA y, en su caso, medidas preventivas, correctoras y compensatorias definidas en coordinación con los organismos competentes, referidos en la condición 4.

Estudio acústico y medidas correctoras previstas, referidas en las condiciones 6.

Estudio arqueológico y programa de actuaciones establecido en coordinación con el organismo competente, referido en la condición 7.

Soluciones para la reposición de vías pecuarias aprobadas por el organismo competente, referidas en la condición 8.

Soluciones adoptadas para la reposición de los servicios e infraestructuras de riego afectadas en la zona regables de la Sagra-Torrijos aprobadas por el organismo competente, referidas en la condición 8.

Estudio de canteras y zona abandonada para la gestión de préstamos y excedentes de tierras, referido en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, referido en la condición 10.

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

13. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

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

En cumplimiento a lo establecido en el último apartado de la condición 1, cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental sobre el estudio informativo en su diseño en planta, alzado u otros elementos, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones durante la ejecución de la obra, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

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

Madrid, 18 de julio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Las consultas previas realizadas, en cumplimiento del artículo 13 del Real Decreto 1131/88, se hicieron para el estudio informativo completo del tramo Toledo-Ocaña.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Tago	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	—
Subdelegación del Gobierno en Toledo	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid	—
Asociación Española de Limnología (Sevilla)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Cultural. ACMADEN (Toledo)	—
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España	—
A.D.E.N.A. (Madrid)	—
Ecologistas en acción (Madrid)	—
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología. S.E.O. (Madrid)	X
Sociedad Conservación Vertebrados. S.C.V. (Madrid)	—
Asociación Ecologista «El Soto» (Madrid)	—
Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza. COMADEN (Madrid)	—
La Casa Verde (Madrid)	—
ARDEIDAS (Toledo)	—
ESPARVEL (Toledo)	—
Ayuntamiento de Almoacid de Toledo (Madrid)	—
Ayuntamiento de Argés (Toledo)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Burguillos de Toledo (Toledo)	X
Ayuntamiento de Cabañas de Yepes (Toledo)	—
Ayuntamiento de Ciruelos (Toledo)	X
Ayuntamiento de Cobisa (Toledo)	—
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarábanos (Toledo)	—
Ayuntamiento de Magán (Toledo)	—
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)	—
Ayuntamiento de Nambroca (Toledo)	—
Ayuntamiento de Ocaña (Toledo)	—
Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo)	—
Ayuntamiento de Rielves (Toledo)	X
Ayuntamiento de Toledo (Toledo)	X
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villamuelas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villasequilla de Yepes (Toledo)	—
Ayuntamiento de Yepes (Toledo)	—
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid)	X

La Confederación Hidrográfica del Tajo sugiere estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales, proyectándose con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Indica que el proyecto definitivo debe incluir la restauración de los cauces interceptados en una longitud superior a la zona de influencia de las obras, tanto aguas arriba como aguas abajo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Autónoma de Madrid sugiere la elaboración de un mapa acústico con las fuentes de ruido actuales para conocer el incremento sonoro debido a la nueva vía, y al objeto de diseñar las medidas protectoras y correctoras adecuadas.

La Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid sugiere el envío del proyecto a la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Educación de la Comunidad de Madrid, ya que el proyecto no es competencia de ninguna de las Direcciones Generales de dicha Consejería de Cultura.

La Dirección General de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera el corredor norte como el más favorable desde el punto de vista ambiental. Indica los aspectos que deben tenerse en cuenta en la redacción del estudio de impacto ambiental, como son la localización de canteras, préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, medidas de protección a los espacios naturales, vegetación, fauna, hábitats y elementos geomorfológicos, aguas y sistema hidrológico, paisaje, suelo, patrimonio e infraestructuras, y medidas de protección acústica.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha contempla las formaciones de ribera del río Tajo, las vías pecuarias y las formaciones de vegetación gipsófila como elementos que deben ser objeto de especial protección. Para los hábitats con vegetación gipsófila, indica que el estudio de impacto debe incluir las medidas de restauración específicas y, en su caso, las medidas compensatorias que permitan la conservación de esta vegetación singular.

La Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha enumera los Bienes de Interés Cultural y/o Bienes Culturales Inventariados y los yacimientos arqueológicos documentados en el ámbito de la actuación. Indica que, antes y durante el transcurso de las obras, será de aplicación la Ley 47/90 del patrimonio histórico de Castilla-La Mancha.

El Ayuntamiento de Burguillos de Toledo solicita la documentación necesaria para conocer el volumen de tráfico rodado que generará el nuevo trazado, para la definición del plan de ordenación municipal de Burguillos, en el tramo por donde discurre el trazado.

El Ayuntamiento de Ciruelos expone que un trazado por el corredor norte que salve un área de suelo industrial, supondría un valor añadido para las industrias que se instalen allí. También sugiere que una solución de trazado en el corredor intermedio, alejada del límite norte de dicho corredor, reportará beneficios al municipio.

El Ayuntamiento de Rielves propone otra alternativa de acceso al municipio por el camino de Toledo, cuyo ancho de 7 metros permitiría el paso de vehículos de grandes dimensiones.

El Ayuntamiento de Toledo expone que no encuentra inconveniente en el trazado previsto en el proyecto.

El Ayuntamiento de Aranjuez indica los aspectos ambientales a considerar en el estudio de impacto ambiental, como son las figuras de protección que afectan al término municipal derivadas de la legislación europea, nacional y autonómica, así como las derivadas del planeamiento urbanístico.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental señala que remitirán la memoria resumen del proyecto a sus asociados, al objeto de que éstos aporten a título personal los aspectos ambientales más significativos.

La Sociedad Española de Ornitología solicita el estudio de la posible afección del proyecto sobre las poblaciones de aves de la zona, prestando especial atención a las zonas catalogadas como Áreas de Importancia Internacional para las Aves (IBAs) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs). Indica que el proyecto deberá modificarse, en diseño o planificación, si así lo exigieran los requisitos de conservación de las poblaciones encontradas.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y de sus alternativas

El proyecto consiste en la realización del tramo comprendido entre Toledo y Ocaña de la Autovía de Castilla-La Mancha. El estudio informativo desarrolla dos subtramos claramente diferenciados de autovía (Zona I y Zona II), situados en la margen derecha e izquierda del río Tajo, respectivamente.

Se proyectan dos calzadas de 7 m de ancho (dos carriles cada una) separadas por un mediana de 10 m. Los arcones exteriores serán de 2,5 m de ancho y los interiores de 1,00 m.

En una primera fase se estudian los corredores a partir de los datos básicos de caracterización preliminar del territorio, espacios naturales protegidos, espacios singulares no protegidos, fauna, paisaje, patrimonio arqueológico, patrimonio histórico artístico, vías pecuarias, planeamiento urbanístico, infraestructuras, aprovechamientos agrícolas y otros factores. Posteriormente, se han desarrollado los trazados de las alternativas por los corredores establecidos, valorando y comparando las soluciones y seleccionando la más favorable mediante un estudio multicriterio.

Estudio de corredores:

Corredor Norte: con origen en la carretera N-403, discurre al norte de Bargas y Olías del Rey y posteriormente se dirige hacia el sureste, bordeando por el sur la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Carrizales y Sotos de Aranjuez», hasta llegar a la autovía N-IV.

Corredor Intermedio: se sitúa entre Villasequilla y Yepes, igualmente se dirige hacia Ocaña hasta la autovía N-IV.

Corredor Sur: con origen en la carretera N-403, se dirige hacia el sur y cruza el río Tajo y la carretera CM-4000 al oeste de Toledo. Posteriormente se dirige hacia el este y se une al corredor norte al este de la carretera N-400. En las proximidades de Villasequilla se sitúa al sur de la población y, finalmente, se dirige hacia Ocaña coincidiendo de nuevo con el corredor norte.

Corredor Oeste: igualmente, tiene su origen en la N-403 y se dirige hacia el sur evitando la afección a una zona de vegetación de especies frondosas, continua hacia el este donde se une al corredor sur.

Estudio de alternativas: Se ha dividido el ámbito de actuación en dos zonas (Zona I y Zona II) que conectarán a través de la futura autopista de peaje Madrid-Toledo, quedando por ello esta Zona Central excluida del estudio informativo. La Zona I, objeto de la presenta declaración de impacto ambiental, se sitúa al oeste de la actuación y en la margen derecha del río Tajo, enlazando con el tramo anterior de la autovía de Castilla-La Mancha «Torrijos-Toledo». Se han considerado cuatro alternativas de trazado en la Zona I:

Alternativa 1: tiene su origen al oeste del término municipal de Bargas y, con dirección noreste, cruza la carretera CM-4011 y se sitúa paralela al ferrocarril Madrid-Badajoz. Cruza el río Guadarrama mediante un viaducto paralelo al existente para el cruce del ferrocarril y, tras cruzar la carretera CM-4003 y la N-401, se separa del ferrocarril girando hacia el sudeste. Continúa paralela al este del canal La Sagra-Torrijos, cruza la carretera CM-4006 y finaliza en el término municipal de Mocejón, donde conecta directamente con los ramales de enlace de la autopista de peaje Madrid-Toledo.

Alternativa 2A: con origen al sur del cruce existente de la carretera N-403 sobre el río Guadarrama, se sitúa paralela a la carretera CM-4006. En el p.k. 6+645 cruza dicha carretera y bordea por el norte los núcleos de Bargas y Olías del Rey y, tras atravesar la N-401 gira en dirección

sudeste. Cruza de nuevo la carretera CM-4006 y el canal de La Sagra-Torrijos, girando de nuevo con dirección sudeste y adentrándose en el término municipal de Mocejón, donde coincide con la alternativa 1.

Alternativa 2B: coincide, al igual que la alternativa 2C, con la alternativa 2A en la mayor parte de su recorrido, diferenciándose en su tramo inicial. Tiene su origen aproximadamente 1,6 km al sudeste de la alternativa 2A y describe un arco con dirección noreste hasta alcanzar la CM-4006. A partir de este punto presenta el mismo recorrido que la anterior alternativa.

Alternativa 2C: tiene su origen a unos 2,5 km al sudeste de la alternativa 2A y a unos 0,9 km de la alternativa 2B. Continúa en dirección noreste hasta situarse paralela a la carretera CM-4006 y, aproximadamente a partir del p.k. 5+000, coincide con las alternativas anteriores.

Se describen los diferentes enlaces de cada una de las alternativas de la Zona I con la actual carretera N-403, los enlaces previstos en el cruce de cada carretera interceptada (CM-4003, CM-401, CM-4006) y los enlaces en la Zona Central del estudio con la futura autopista de peaje Madrid-Toledo.

Además se definen las características geométricas de las alternativas consideradas (longitud, trazado en planta y trazado en alzado), la sección tipo, los volúmenes de tierras resultantes en cada una de las alternativas, las diferentes estructuras adoptadas (obras de drenaje, pasos a distinto nivel, estructuras y viaductos), la reposición de carreteras y caminos, los servicios afectados y las expropiaciones necesarias para cada una de las alternativas de trazado estudiadas.

Valoración y comparación de las alternativas en la Zona I: La valoración de las alternativas se lleva a cabo mediante el estudio y cuantificación de diversas variables y magnitudes económicas y ambientales: costes de inversión, rentabilidad económica e impactos ambientales.

Del estudio y cuantificación de costes se concluye que en la Zona I, la alternativa 1 es la de mayor longitud y coste. Según el criterio de rentabilidad económica, basado en el cálculo de la tasa interna de retorno (T.I.R.), el estudio concluye que la mejor alternativa resultante en la Zona I es la alternativa 2A.

Para el análisis multicriterio de los impactos ambientales se han tenido en cuenta los siguientes elementos del medio: medio atmosférico, geología, medio hídrico superficial, suelos, vegetación, fauna, paisaje, sectores productivos, planeamiento urbanístico, espacios naturales y patrimonio histórico-artístico.

Una vez analizados las distintas variables y magnitudes, para la selección de alternativas se aplica el método Electre, que permite concluir que las alternativas 2A, 2B y 2C superan en valoración a la alternativa 1, salvo en el criterio de rentabilidad económica, en el que la alternativa 1 supera a la alternativa 2C. Entre las alternativas 2A, 2B y 2C, el análisis selecciona la alternativa 2A.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental analiza las distintas alternativas de trazado propuestas para el subtramo circunvalación exterior de Toledo –autopista Madrid-Toledo, del tramo Toledo-Ocaña de la Autovía de Castilla-La Mancha, que son: Alternativa 1, Alternativa 2A, Alternativa 2B y Alternativa 2C.

El estudio se estructura en tres fases sucesivas. En una primera fase, se describen las alternativas de trazado propuestas y se analizan los distintos factores del medio físico, biológico y humano del ámbito de estudio. En una segunda fase, se lleva a cabo la identificación y valoración de los impactos con objeto de seleccionar la alternativa más recomendable desde el punto de vista ambiental. Finalmente, se proponen las medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar o minimizar los efectos de dichos impactos y el correspondiente programa de vigilancia ambiental.

El estudio incluye abundante cartografía y la documentación administrativa correspondiente, así como el preceptivo documento de síntesis y el análisis, comentario y justificación de la forma en la que se han tenido en cuenta los comentarios ambientales resultantes de la fase de consultas previas (art. 13 del Real Decreto 1131/88).

En la descripción del medio físico se analizan los siguientes factores ambientales: climatología (precipitaciones, temperaturas y estación seca), contaminación atmosférica y acústica (destaca la afección a los núcleos urbanos de Bargas y Olías del Rey), geología, medio físico superficial (cuenca hidrográfica del río Tajo) y edafología. Realiza una valoración de los distintos tipos de suelos presentes en el ámbito de estudio en función de su calidad agronómica y fragilidad frente a la erosión, siendo los suelos aluviales y vertisuelos los de mayor valoración.

En relación al medio biótico, se analiza la vegetación potencial del ámbito de estudio, diferenciando dos series de vegetación (serie mesomediterránea castellano aragonesa seca basófila de la encina y serie riparia del olmo) y se describe la vegetación actual existente en la Zona I, entre las que destacan los extensos campos de cultivo (herbáceas y olivos) y la vegetación de ribera asociada al río Guadarrama. Se realiza una valoración de las distintas comunidades, siendo la vegetación de ribera la de máxima valoración.

Se realiza una descripción y valoración de las comunidades faunísticas asociadas a cada una de las siguientes unidades ambientales: cultivos y áreas abiertas (esteparias), comunidades de matorral, forestales, fluviales y ribereñas. Las comunidades de ambientes esteparios y ligadas a cauces se consideran las más relevantes.

En el análisis del paisaje se diferencian las siguientes unidades paisajísticas: llanuras cerealistas de la Sagra y Depresión del Tajo, ambas consideradas de fragilidad media.

En cuanto al estudio demográfico, se estudian las siguientes variables: población, vivienda, calidad de vida, sectores productivos y planeamiento urbanístico. Cabe destacar la afección, de carácter positivo, sobre la accesibilidad, demografía, calidad de vida y sectores productivos.

Como áreas de mayor interés ambiental para el ámbito de estudio se indican la Zona de Especial Protección para las Aves «ZEPA ES 0000119 Carrizales y Sotos de Aranjuez», el Lugar de Importancia Comunitaria, LIC «Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid» (ES 3110006), los Montes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en Olías del Rey y Magna y las Áreas de Importancia para las Aves, IBA n.º 199 «Torrijos» e IBA n.º 072 «Carrizales y Sotos de Aranjuez».

Por último, finaliza el inventario ambiental con la identificación de los elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico y vías las pecuarias.

En la segunda fase del estudio de impacto ambiental se lleva a cabo la identificación de impactos y la elaboración de la consecuente matriz de identificación de impactos potenciales, mediante el análisis detallado de las interacciones detectadas entre las acciones del proyecto y los componentes del medio, para posteriormente realizar su valoración. Los elementos del entorno analizados son: atmósfera, geología, aguas superficiales, vegetación natural, fauna, paisaje, accesibilidad, usos del suelo, demografía, calidad de vida, sectores productivos, planeamiento urbanístico, espacios naturales y patrimonio histórico-artístico y bienes de interés cultural.

Entre los impactos mas significativos destacan la afección a los suelos aluviales y vertisuelos por la alternativa 1; la afección a las tierras de cultivo, olivar y monte bajo por todas las alternativas, sobre todo el impacto a la vegetación de ribera del río Guadarrama y al olivar por el trazado de la alternativa 1.

Las afecciones a la fauna se debe fundamentalmente a la ocupación del Área de Importancia para las Aves de Torrijos por la alternativa 1 y, respecto al efecto barrera, se considera la alternativa 2 como las más favorables, ya que discurre por el corredor de infraestructuras existente, disminuyendo la afección a las poblaciones de fauna del entorno.

En relación al medio socioeconómico destaca la afección por las alternativas 2 (2A, 2B y 2C) al planeamiento de los municipios de Bargas y Olías del Rey.

Una vez descritos los impactos, se realiza una valoración, asignando un valor numérico a las diferentes categorías cualitativas de impacto resultantes, al objeto de poder comparar y seleccionar aquellas alternativas de menor impacto. Como resultado del análisis realizado, la alternativa 1 es la más desfavorable desde el punto de vista ambiental, con una valoración de -74, mientras que las tres opciones de la alternativa 2 son similares, con una valoración de -57. Los impactos ambientales más significativos de las alternativas estudiadas son los derivados de la afección a los suelos de elevada calidad agrícola.

Las medidas preventivas que se proponen para evitar la aparición de determinadas afecciones sobre el medio se refieren a las necesidades de ajustes de trazado para evitar afección a la vegetación, asegurar la permeabilidad territorial, ordenación del tráfico durante las obras, diseño de pantallas acústicas y medidas contra la erosión e integración paisajística de la obra.

Las medidas preventivas y correctoras a adoptar durante la fase de construcción se refieren a la instalación de pantallas acústicas, jalonamiento, retirada y acopio de tierra vegetal, protección del medio hídrico superficial, siembras y plantaciones, seguimiento arqueológico y reposición de vías pecuarias.

El estudio incluye una valoración de los costes previstos de las medidas correctoras para cada una de las alternativas propuestas, resultando la

alternativa 2A con un presupuesto mayor, seguida de las alternativas 2B y 2C y por último la alternativa 1.

Por último, se redacta el programa de vigilancia ambiental cuyos objetivos se ajustan a lo establecido en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes:

Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.
Confederación Hidrográfica del Tajo.

Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla-La Mancha.

Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Ayuntamiento de Bargas (Toledo).

Ayuntamiento de Toledo.

Ayuntamiento de Magán (Toledo).

Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo).

ENAGAS.

Explotaciones Agrocele, S.L.

La Rozuela, S.A.

D. Marcial Tordesillas Chozas.

Doña Rosario Merino Díaz.

Se han registrado un total de 14 alegaciones, referidas a los temas que se resumen a continuación:

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento indica que la Dirección General de Carreteras deberá contactar con RENFE para que ésta fije las dimensiones de los cruces con las líneas ferroviarias en servicio y con los tramos del «Acceso en Alta Velocidad a Toledo», actualmente en construcción. Además expone que el cruce de la vía con la línea en desuso Toledo-Bargas, al norte de Olías, debe tener el gálibo suficiente para la circulación de vehículos automóviles y personas.

La Confederación Hidrográfica del Tajo pone de manifiesto que las obras hidráulicas sobre los cauces atravesados por la autovía deben calcularse para avenidas de retorno de 500 años, al igual que se ha hecho en relación con el arroyo Penales y los ríos Guadarrama, Algodor y Martín Román.

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se inclina por la alternativa 2A. Establece que la tipología y parámetros de diseño de los enlaces con las distintas carreteras autonómicas y los pasos superiores que les afecten, deben coordinarse con la Consejería de Obras Públicas.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha expone las medidas preventivas que deben programarse en las proximidades de la ZEPA y solicita, antes de su aprobación, un borrador de proyecto de recuperación ambiental que incluya el presupuesto del plan de vigilancia ambiental, el cual deberá remitirse a la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo.

La Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de obras en los Sectores de Riego I, II y III de la zona regable de la Sagra-Torrijos, que deberá remitirse a la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo.

El Ayuntamiento de Bargas manifiesta su conformidad con la alternativa seleccionada. Propone desplazar el trazado hacia el norte para alejarlo un poco más del núcleo urbano.

El Ayuntamiento de Toledo expone que la alternativa seleccionada es la más favorable por ser el trazado más cercano a Toledo.

El Ayuntamiento de Magán y el Ayuntamiento de Villamiel de Toledo solicitan que los caminos agrícolas tengan una sección de 8 metros con arcenes de 1 metro y exponen la necesidad de adoptar las medidas encaminadas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, adecuación de conexiones, obras de drenaje longitudinal y transversal, reposición de servicios, expropiaciones, actividades culturales, protección del medio ambiente y obras complementarias.

ENAGAS manifiesta la existencia de un cruce con el gasoducto Torrijos-Talavera y solicita información detallada del trazado para emitir, en su momento, los condicionados técnicos.

Explotaciones Agrocele, S.L. manifiesta su preferencia por la alternativa 1. En caso de optarse por la opción seleccionada, solicitan que los

pasos de caminos tengan una dimensión mínima de 10 m y que el trazado definitivo minimice la franja de suelo existente entre la CM-4006 y la futura autovía, en la zona de afección a su finca.

La Rozuela, S.A. expone que el estudio de impacto ambiental carece de la cartografía necesaria de los hábitats naturales inventariados, así como del análisis y concreción de los impactos que se producirán sobre ellos. Manifiesta la acumulación en su finca de acciones expropiatorias debidas a la elevada concentración de infraestructuras en un espacio mínimo, lo que ocasionará la división de su finca en innumerables porciones produciendo incalculables perjuicios económicos. Por otro lado, expone que la construcción de la autovía producirán daños irreversibles en la vegetación y en la fauna de la zona, así como en los bienes de carácter histórico y arqueológico.

D. Marcial Tordesillas Chozas y Doña Rosario Merino Díaz manifiestan su desacuerdo con la alternativa seleccionada al afectar a sus propiedades. Solicitan que se opte por la alternativa 1.

16187 *RESOLUCIÓN de 23 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Relleno en la dársena de San Diego», de la Autoridad Portuaria de A Coruña.*

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, establece que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto Relleno en la dársena de San Diego se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9, «Otros proyectos», del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 antes referido.

Con fecha 24 de enero de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Relleno en la dársena de San Diego, cuya descripción figura en el anexo, consiste, fundamentalmente, en generar una superficie de unos 15.000 metros cuadrados en el fondo de saco existente en la dársena de San Diego, formado por la unión de los muelles de San Diego y del Centenario.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente), Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Xunta de Galicia), Dirección General de Recursos Marinos (Xunta de Galicia), Instituto Español de Oceanografía, Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC), Ayuntamiento de A Coruña, Cofradía de Pescadores de A Coruña, Ecologistas en Acción y Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza (ADEGA). Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto Relleno en la dársena de San Diego al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del precitado Real Decreto Legislativo, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Relleno en la dársena de San Diego.

No obstante, en la ejecución del proyecto se cumplirán las siguientes prescripciones:

Los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto procederán de canteras y excavaciones debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que tenga esa competencia en la Xunta de Galicia.

El relleno superficie creada se efectuará una vez completado el cierre perimetral de la misma.

Mientras duren las obras del proyecto, se llevará a cabo un programa de seguimiento de la calidad de las aguas, fijándose para ello dos puntos de medida: uno aproximadamente en el centro de la dársena de San Diego y el otro en la bocana de dicha dársena, entre el extremo del muelle del