

cual se prevé que la afectación medio ambiental de la zona será mínima. Asimismo, se debe tener muy en cuenta que el desarrollo de este proyecto, tendrá previsiblemente efectos socioeconómicos positivos en el municipio de La Roda, zona que posee una alta tasa de paro que podría verse aliviada en cierta medida, con la generación de puestos de trabajo tanto directos como indirectos como consecuencia de la construcción y posterior explotación del área de servicio.

El Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Confederación Hidrográfica del Júcar.

Dirección General de Bienes y Actividades Culturales. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Ayuntamiento de La Roda.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General de Calidad Ambiental y de la Dirección General del Medio Natural ambas de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Calidad Ambiental comenta que en el lugar de emplazamiento de las infraestructuras no existen recursos naturales importantes por su calidad o abundancia; no suponiendo este proyecto constructivo ningún agravamiento para la situación del medio ambiente de la zona. Considera que el abastecimiento de agua provendrá de la conducción de agua potable municipal existente al estar próximo al núcleo urbano de La Roda. Respecto al tema de generación de residuos y posibles procesos de contaminación, remarca la necesidad de que tanto en la fase de construcción como en la de explotación, su tratamiento y control se adecuará en todo momento a la legislación vigente. Comunica de igual modo, que la zona seleccionada para la construcción de las áreas de servicio presenta una capacidad de carga alta dado que no existen en la parcela recursos naturales importantes ni figuras de protección alguna. Informa que la obra a ejecutar ejerce un impacto compatible con el medio y por lo tanto no necesitará someterse a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General del Medio Natural comunica que en el área de estudio no se localizan ni espacios naturales protegidos, ni zonas sensibles, ni hábitats o elementos geomorfológicos de protección especial. No obstante, cabe señalar la relativa importancia de la zona como hábitat de distintas especies de aves esteparias, por ello y con objeto de proteger a esta fauna, se deberán interrumpir el movimiento de maquinaria pesada y las voladuras (si es que fueran necesarias) entre el 1 de marzo y el 1 de julio, para evitar posibles afecciones al período de reproducción y cría de las especies anteriormente mencionadas. De igual manera, menciona la necesidad de extremar el control preventivo del vertido de sustancias contaminantes tanto en fase de construcción como de explotación. Menciona claramente, la necesidad de controlar la posible infiltración a las aguas subterráneas de productos contaminantes. Hace especial hincapié en que se debe respetar la adecuación estética de las instalaciones al entorno de la zona para de este modo, minimizar el posible impacto paisajístico.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, analizada la totalidad del expediente y tras la realización de una visita técnica a la zona que se verá afectada por el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Por ello se informa, que el proyecto constructivo presentado y explicado sucintamente con anterioridad en esta Resolución, se considera viable y adecuado desde el punto de vista medio ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el «Proyecto Constructivo del Área de Servicio de La Roda en la autovía N-301, p. k. 214,00. Término Municipal de La Roda» (Albacete).

No obstante, en la realización del proyecto se deberán tener en cuenta las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental y por la Dirección General del Medio Natural, ambas de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha. De igual manera, se considera necesario el cumplimiento estricto de las medidas protectoras y correctoras, así como del Programa de Vigilancia y Control Ambiental expuestos en el estudio de impacto ambiental del proyecto presentado. Según se informa en la docu-

mentación recibida, no aparecen yacimientos arqueológicos en la zona de estudio. No obstante, si durante el desarrollo del proyecto de construcción del área de servicio se produjera algún hallazgo casual, se deberá notificar inmediatamente a la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y al Ayuntamiento afectado, para su conocimiento y efectos oportunos.

Madrid, 22 de julio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

16472 *RESOLUCIÓN de 24 de julio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «autopista de peaje entre la R-4 en Ocaña y las autovías A-42 y A-31», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autopista de peaje entre la R-4 en Ocaña y las autovías A-42 y A-31», se encuentra comprendido en el apartado «a) Carreteras, 1.º Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de julio de 2000, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 27 de febrero de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 1 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de diciembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje entre la R-4 en Ocaña y las autovías A-42 y A-31».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona de proyecto, se considera que la alternativa propuesta por el promotor, en la que se ha asumido el cambio de alternativa propuesto por el Ayuntamiento

de Corral de Almaguer en el proceso de información pública, mejora ambientalmente si se adopta, una vez superado el citado núcleo, la alternativa Sur 5, ya que el cruce con el río Cigüela en esta alternativa es más favorable que en la alternativa Cen 2. Por lo tanto, la alternativa seleccionada queda definida por los siguientes subtramos: R4, Sur 1, Sur 2, Sur 3, Cen 1, nueva conexión Cen 1 - Sur 5, Sur 5, Sur 6, Sur 7, Sur 8, Sur 9, N-A3-1, C6 y Cen 6.

En consecuencia, para la realización de la anterior alternativa tanto en el anteproyecto objeto de la concesión como en el proyecto de construcción que la desarrolle y en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

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

1.1 Con objeto de minimizar las afecciones sobre el río Cigüela, se proyectará una nueva conexión entre los subtramos Cen 1 y Sur 5 que cruce la actual carretera N-301 entre los kilómetros 106 a 113.

1.2 Para reducir el efecto barrera sobre las aves esteparias y el riesgo de colisión, el cruce de la autopista con la carretera N-301 (p.k. 4+800) se realizará mediante un paso inferior bajo ésta. Con el mismo objetivo, discurrirá en desmonte de poca altura entre los pp.kk. 4+000 y 15+500, manteniéndose el paso inferior previsto bajo la N-301 (p.k. 13+700).

1.3 Con objeto de no afectar a la ZEPA «Área Esteparia La Mancha Norte», el trazado se alejará de la misma desplazándolo hacia el este entre los pp.kk. 13+500 y 15+500 de forma que la distancia mínima de la carretera al límite de la zona protegida sea de 200 m.

1.4 Con el fin de evitar cualquier afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Yesares del Valle del Tajo», incluso con las actividades de obra, se desplazará el trazado ligeramente hacia el noreste en los pp.kk. 19+000 a 19+500 de forma que la distancia de la carretera al límite de la zona protegida sea al menos de 100 m y el camino que la bordea sirva como límite a cualquier actividad de obra.

1.5 Para evitar la afección a la dehesa de encinas (pp.kk. 31+700 a 32+700) se desplazará el trazado de la autopista en esta zona hacia la carretera N-301, de forma que el camino que discurre bordeando la dehesa sirva como límite de cualquier actividad de obra. El enlace previsto en el p.k. 32+000 se desplazará también fuera de esta zona.

1.6 Con objeto de disminuir la afección al arroyo de la Cañada del Tovar (p.k. 87+000), el efecto barrera para la fauna y la ocupación de la vaguada, se proyectará un puente sobre el mismo que abarque también el camino que discurre paralelo al arroyo.

1.7 Con el fin de disminuir la afección a la hidrología superficial se desplazará el enlace previsto en el p.k. 95+500 fuera de la zona de inundación del arroyo que discurre por esta zona, y proyectando la obra de drenaje para el mismo con la capacidad hidráulica suficiente y como paso de fauna.

1.8 Con objeto de disminuir la afección a las masas forestales y evitar la destrucción o afección a los bosques isla existentes entre Las Pedroñeras (p.k. 101+000) y Casas de los Pinos (p.k. 127+500) se proyectará el trazado en esta zona de forma que la afección sea la mínima posible. Entre otros, se evitará la afección, sin crear otras nuevas, a las masas boscosas de los pp.kk. 115+200, 118+700 y 125+500. Si ayuda a conseguir el citado objetivo, se disminuirá en esta zona la anchura de la mediana prevista de 10 m.

1.9 Se evitará la afección, por cualquier actividad de obra, a las paleodunas situadas en las proximidades del trazado, en especial a la situada en las proximidades de la autopista, pp.kk. 123+000 a 125+000, para lo cual se desplazará en trazado ligeramente hacia el noreste a la altura de los pp.kk. 124+500 a 125+000, evitando también la afección a los pinares situados en esta zona.

1.10 Con objeto de disminuir la afección al núcleo urbano de Los Estesos (p.k. 127+400) se desplazará el trazado hacia el sureste de forma que la distancia mínima al límite del suelo urbano sea de 300 m, teniendo en cuenta también lo establecido en la condición anterior.

1.11 Con objeto de disminuir la altura de los desmontes en las zonas próximas al arroyo Robledo (p.k. 23+000), se elevará la altura de la rasante entre los pp.kk. 22+500 y 24+000. El viaducto sobre el arroyo se proyectará de forma que la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos no supere los 10 m.

1.12 Con objeto de disminuir la altura de los desmontes en las zonas próximas al arroyo de los Moros (p.k. 19+200), se elevará la altura de la rasante entre los pp.kk. 18+000 y 20+500. El viaducto sobre el arroyo se proyectará de forma que la altura de la rasante sobre el terreno en los estribos no supere los 10 m.

1.13 Con objeto de disminuir la altura del desmonte del p.k. 84+000-84+500, se modificará la rasante en esta zona, pp.kk. 83+500 - 87+000, adaptándola más al terreno.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. En la zona próxima a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte», al LIC «Yesares del Valle del Tajo» y a las áreas en las que se atraviesan encinares adeshados y pinares, el jalonamiento provisional se revisará de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo de forma que se garantice su funcionalidad (limitación total de paso fuera de la zona de ocupación y permeabilidad para la fauna fuera del horario de obras). El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

El anterior jalonamiento será especialmente estricto en las siguientes zonas:

margen norte de la carretera TO-1211-V y de la carretera N-301 entre los kilómetros 69 a 74 como protección de la ZEPA.

margen norte de la N-301 entre los kilómetros 70 a 77 como protección de la ZEPA.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 13+600 a 16+500 como protección del LIC y de la vega del arroyo de la Vega.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 18+500 a 19+500 como protección del LIC y de la vega del arroyo de la Vega.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 18+700 a 19+300 como protección del LIC.

margen izquierda del ramal exterior del enlace de la nueva vía entre los pp.kk. 18+700 a 19+300, como protección del punto de interés arqueológico 330.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 22+500 a 23+500, como protección de la vega del arroyo Robledo.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 22+500 a 23+500, como protección del LIC y de la vega del arroyo Robledo.

ambas márgenes de la nueva vía entre los pp.kk. 25+500 a 31+000, como protección de dehesas y pies de encinas.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 31+000 a 33+500, como protección de las dehesas al norte de Corral de Almaguer.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 59+500 a 61+000 como protección del punto de interés arqueológico 148.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 61+500 a 71+000, como protección del punto de interés arqueológico 364.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 81+500 a 85+500 como protección del ámbito de las Lagunas de Las Mesas - Pedro Muñoz.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 91+500 a 93+000, como protección del punto de interés arqueológico 407.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 101+000 a 104+500, como protección del ámbito del Cordel la Veredilla.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 118+000 a 119+000, como protección de vegetación con arbolado disperso.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 122+300 a 125+500, como protección de paleodunas protegidas.

margen izquierda de la nueva vía entre los pp.kk. 124+500 a 125+500, como protección de paleodunas protegidas.

margen derecha de la nueva vía entre los pp.kk. 138+000 a 140+000, como protección de dolina y uvala protegidas.

ambas márgenes de la nueva vía entre los pp.kk. 140+000 a 140+700, como protección de vegetación con arbolado disperso.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propie-

dades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Con objeto de salvaguardar las riberas de los siguientes cursos de agua, atravesados por la traza: arroyo del Valle, en el p.k. 15+750; arroyo de Los Moros, en el p.k. 19+150; arroyo de Robledo, en el p.k. 23+000; arroyo de Testillos, en el p.k. 25+400; río Riansares, en el p.k. 36+700; río Cigüela, en el p.k. 52+900; río Saona, en el p.k. 89+350; río Zánacara, en el p.k. 106+900; río Rus, en el p.k. 113+770, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera arbustiva o arbórea, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se minimizará la afección al suelo y a la vegetación que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. No se abrirán caminos de acceso en el interior de las zonas jalonadas para protección de áreas sensibles según están marcadas en la cartografía ambiental del estudio de impacto ambiental.

Aquellos caminos no contemplados en el estudio de impacto ambiental, como pudieran ser los accesos y caminos de obras, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

2.5 El proyecto de construcción considerará la existencia de las formaciones geológicas protegidas (dolinas, uvalas, paleodunas, zonas endorreicas) identificadas en el estudio de impacto ambiental y asegurará su no afección.

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

Para preservar la calidad 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, si es posible en coordinación con las Confederaciones Hidrográficas del Tajo y del Guadiana de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

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

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de los suelos y la vegetación. Se colocarán las pilas fuera de los cauces. Los viaductos tendrán, como mínimo, la longitud prevista en el estudio de impacto ambiental, que son las siguientes:

Subtramo Sur 2: Viaducto de 121 m sobre el arroyo del Valle en el p.k. 15+750.

Subtramo Sur 2: Viaducto de 151 m sobre el arroyo de los Molinos en el p.k. 19+150.

Subtramo Sur 2: Viaducto de 251 m sobre el arroyo de Robledo en el p.k. 23+000.

Subtramo Sur 3: Viaducto de 181 m sobre el arroyo de Testillos en el p.k. 25+400.

Subtramo Cen 1: Viaducto de 76 m sobre el río Riansares en el p.k. 36+700.

Subtramo Sur 9: Viaducto de 31 m sobre el río Saona en el p.k. 89+350.

Subtramo Cen 6: Viaducto de 121 m sobre el río Zánacara en el p.k. 106+900.

Subtramo Cen 6: Viaducto de 31 m sobre el río Rus en el p.k. 113+770.

3.3 El proyecto de construcción incluirá un estudio de la hidrología superficial de la zona que determinará la posible afección de la autopista sobre el sistema endorreico existente al norte del tramo comprendido entre los pp.kk. 108+000 a 110+000 y en caso necesario se incluirán las estructuras necesarias que aseguren el abastecimiento del citado sistema.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos de regadío y las acequias así como al acuífero 19, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de aprovechamiento.

3.5 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de los estribos y pilas de los viaductos recogidos en el apartado 3.2, se derivarán

y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no superan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo o del Guadiana, dependiendo de la zona en la que se localice el cauce.

3.6 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces. Las balsas se colocarán, al menos, en los siguientes emplazamientos:

Subtramo Sur 2, p.k. 15+800, junto al arroyo del Valle.

Subtramo Sur 2, p.k. 19+000, junto al arroyo los Moros.

Subtramo Sur 2, p.k. 23+500, junto al arroyo Robledo.

Subtramo Sur 3, p.k. 25+500, junto al arroyo Testillos.

Subtramo Cen 1, p.k. 36+700, junto al río Riansares.

Subtramo de conexión Cen 1- Sur 6, p.k. 52+500, junto al río Cigüela.

Subtramo Sur 9, p.k. 89+300, junto al río Monreal o Saona.

Subtramo Cen 6, p.k. 106+900, junto al río Zánacara.

Subtramo Cen 6, p.k. 113+700, junto al río Rus.

Subtramo Sur 9, p.k. 87+000, junto al arroyo Cañada del Tovar.

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

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo o del Guadiana, según a la que pertenezca el cauce afectado y estar informados por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Las obras de paso previstas por el estudio informativo en el anejo de drenajes tendrán una dimensión mínima de 2,5 m de diámetro salvo en los puntos donde esto implique una elevación de la rasante en un tramo de longitud apreciable por el aumento del impacto paisajístico y de la necesidad de presas que esta medida conllevaría. Se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

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

4.2 Para reducir el efecto barrera y el riesgo de colisión para las aves esteparias, se identificarán las zonas potenciales de paso de las mismas al sureste de Ocaña considerando la presencia de infraestructuras existentes y previstas en esa zona (LAV Madrid-Cuenca, Radial R-4, N-301,...), las comunidades de aves esteparias y sus desplazamientos en el entorno del proyecto. En las zonas identificadas como de mayor eficacia y con la aprobación del organismo competente de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, se dispondrán a ambos lados de la vía dispositivos disuasorios de vuelo bajo en forma de hileras paralelas de pantallas arbóreas de porte creciente de exterior a interior, que conduzcan el paso de las aves a suficiente altura. Para la conveniencia de la aplicación de esta medida se tendrá en cuenta lo establecido en la condición 1.2.

4.3 Con el fin de evitar el atropello y permitir la salida de roedores, anfibios, reptiles y otros pequeños vertebrados que se hayan visto atrapados dentro del recinto vallado de la autopista al acceder a ella desde

los enlaces se habilitarán dispositivos de escape a ambos lados de cada enlace de la autopista, junto al vallado y por dentro de éste.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período de cortejo y cría de aves esteparias como avutarda (*Otis tarda*), ganga (*Pterocles alchata*), ortega (*Pterocles orientalis*), sisón (*Tetrax tetrax*) y alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*) (del 1 de marzo al 15 de julio) en los tramos cercanos a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte» pp.kk. 3+000 a 15+000 y al Área Importante para las Aves número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer» pp.kk. 3+000 a 53+000.

4.5 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los pp.kk. 12+000 y 14+000, al ser ésta zona de invernada de aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*). En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera en los tramos cercanos a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte» pp.kk. 3+000 a 15+000 y a las Áreas Importantes para las Aves número 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer» pp.kk. 3+000 a 53+000, número 195 «Complejo Lagunar de Alcázar de San Juan-Quero» pp.kk. 56+000 a 63+000, número 185 «San Clemente-Villarrobledo» pp.kk. 106+800 a 150+000. De justificarse su necesidad, como en el caso de las cabinas de peaje sitas en los pp.kk. 31+000 y 119+500 y en el enlace de Corral de Almaguer en el p.k. 31+900, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.6 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. En función de los resultados del citado seguimiento se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

4.7 De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, se colocará a lo largo de todo el trazado un vallado metálico para impedir el paso de meso- y mastovertebrados. Dicho vallado dispondrá de una malla de cerramiento progresivo descendente, con una cota de malla final de 2 cm de paso. La malla será galvanizada, soldada o anudada, con luz de cierre progresivo, con una separación entre los hilos horizontales de máximo 15 cm en la parte superior y 2 cm en la situada a ras de suelo, en los 30 cm últimos para evitar el paso de pequeños mamíferos. La altura del vallado será de 1,40 m, midiéndose esta altura a 50 cm de la propia valla desde el lado de máxima pendiente. En los enlaces y por razón de seguridad vial, se prologarán las vallas hasta una distancia de 400 m de la intersección por la carretera de menor importancia.

4.8 Dado que próximas al trazado de la nueva autopista existen áreas que tienen excepcional valor ornitológico, entre las que se pueden citar:

las Áreas de Importancia para las Aves números 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», 195 «Complejo Lagunar de Alcázar de San Juan-Quero» y 185 «San Clemente-Villarrobledo» por ser áreas importantes para la cría e invernada de aves esteparias.

las riberas del río Cigüela por presencia de parejas de fumarel cariblanco (*Chlidonias hybridus*), cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*) y garza imperial (*Ardea purpurea*).

el entorno de la Ermita de San Isidro en Quintanar de la Orden por presencia de zampullín cuellinegro (*Podiceps nigricolis*) y fumarel común (*Chlidonias niger*).

el entorno del sur de Mota del Cuervo por su cercanía a las Lagunas de Pedro Muñoz y su presencia de aves acuáticas tanto en época de cría (aguilucho lagunero, avoceta común, cigüeñuela común, pagaza piconegra) como de invernada (pato colorado, cuchara común, malvasía cabeciblanca, ánsar común, etc.).

El proyecto de construcción adoptará en consulta con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cuantas medidas preventivas, correctoras e, incluso, compensatorias, sean necesarias para garantizar la mínima afección a las citadas áreas.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Villatobas, Corral de Almaguer, Quintanar de la Orden, El Toboso, Mota del Cuervo, Santa María de los Llanos, El Pedernoso, Las Pedroñeras, El Provencio, Casas de los Pinos y Minaya y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La perio-

dicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido

6.1 A pesar de que el estudio de impacto ambiental no considera necesarias medidas correctoras de impacto acústico en la alternativa elegida, el proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas: tramos cercanos a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte» pp.kk. 3+000 a 15+000; entorno de la Ermita de San Isidro p.k. 70+500; y cercanías de Los Estesos (pedanía de Casas de los Pinos) pp.kk. 126+000 a 128+000.

6.2 Además de lo establecido en la condición al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. En el entorno de las ZEPAS y Áreas Importantes para las Aves se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las que la avifauna pueda chocar, siendo más recomendable el empleo de caballones.

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

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico como los tramos cercanos a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte» pp.kk. 3+000 a 15+000 (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

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

6.3 Por lo que respecta 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 considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

6.4 Si en los enlaces con la N-IV pp.kk. 0+000 a 3+000 y con la N-301 en los pp.kk. 6+500 a 7+000, el ruido de fondo previo al proyecto supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

6.5 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en un entorno de 500 m alrededor de los núcleos habitados, especialmente en Los Estesos (pedanía de Casas de los Pinos) pp.kk. 126+000 a 128+000 por la proximidad de la traza, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

6.6 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de

explotación, incorporará campañas de mediciones, no 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.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, abarcando una anchura de 100 metros a cada lado del eje de la autopista, y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno del yacimiento «El Cerrajón», numerado como 149, entre los pp.kk. 53+000 a 54+000; a los puntos de interés números 330 «Ermita de San Isidro» en Villatobas entre los pp.kk. 18+700 a 19+300, 148 «La Blanca» entre los pp.kk. 59+500 y 61+000, 364 «Ermita de San Isidro» en El Toboso entre los pp.kk. 69+500 y 71+000 y 407 «Ermita de Santa Ana» entre los pp.kk. 91+500 y 93+000; y a las casas parideras «bombos» presentes al final del trazado, jalonándose todos ellos con un radio de protección de 200-300 a su alrededor.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías pecuarias afectadas. Al menos, se considerarán las siguientes:

Cañada Real Soriana en el p.k. 26+530.
Cañada Real de Alcázar a Molina en el p.k. 47+650.
Vereda de Quintanar en el p.k. 57+830.
Vereda de Miguel Esteban en el p.k. 61+650.
Cordel de los Serranos en los pp.kk. 78+800, 78+950 y 79+080.
Cañada Real Conquense en el p.k. 101+070.
Vereda del Cristo en el p.k. 109+160.
Colada en el p.k. 116+800.
Coladas del Carril de las Carretas.
Colada de Ossa de la Vega a El Pedernoso.
Colada de Los Hinojosos a Hontanaya.

Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

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

8.1 Durante las fases 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.

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

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

8.4 Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y las carreteras actualmente en servicio.

8.5 Se dispondrá durante la fase de construcción de la autovía de un paso adecuado para la romería en restitución de la CUV-1001 de La Mota del Cuervo al Santuario de Nuestra Señora de Manjavacas, en el p.k. 81+500. Este paso quedará establecido de forma definitiva durante el funcionamiento de la autovía.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El balance de tierras por subtramos que se incluye en la memoria del estudio de impacto ambiental de la opción seleccionada es el siguiente:

Subtramo	Longitud (km)	Balance de tierras (m³)
R4	8,000	-1.572.719
Sur 1	3,000	-178.527
Sur 2	12,500	-1.699.584
Sur 3	7,500	-752.970
Cen 1	14,000	-1.233.195
Nueva conexión		
Cen 1-Sur 5	A determinar.	A determinar.
Sur 6	10,000	446.236
Sur 7	9,000	-637.882
Sur 8	7,800	-435.040
Sur 9	9,700	209.439
N-A3-1	1,600	51.572
C6	6,300	-756.156
Cen 6	48,800	-5.650.888

El estudio de impacto ambiental presenta una relación de posibles áreas de préstamos de acuerdo con el inventario de explotaciones en funcionamiento o abandonadas. El estudio concluye que se requiere un estudio ambiental en detalle para la elección final de préstamos. Respecto a vertederos el estudio no propone ningún emplazamiento.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos y vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, quedando las tres categorías de restricción a la ubicación de los elementos mencionados anteriormente como sigue:

Se consideran zonas excluyentes aquellas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se impide que se utilicen para instalaciones auxiliares. Se incluyen aquí las áreas protegidas por la Red Natura, los elementos de geomorfología de interés (paleodunas, dolinas, torcas, etc.), las formaciones vegetales singulares (hábitat protegidos de halófitas, gipsófilas, alisedas, etc.) y de interés tales como formaciones riparias, las formaciones arbóreas de quercíneas de distintas densidades (encinares en monte bajo, dehesas y otras formaciones con arbolado disperso), los cursos de ríos, arroyos, sus vegas y zonas inundables y otros ejes hídricos, el patrimonio inmueble (edificaciones, monumentos, yacimientos arqueológicos, etc.), las zonas urbanas y la propia red de vías pecuarias. Se incluirán, además, los pinares y las zonas de matorral mixto y matorral-pastizal.

Se consideran zonas con restricciones aquellas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se permite que se utilicen para instalaciones auxiliares, sólo si no existe una alternativa opcional mejor, viéndose obligada su utilización por razones técnicas incuestionables y siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para minimizar la afección en lo posible. Se incluyen aquí las áreas próximas a zonas sensibles en sí mismas. Estas zonas se aislarán de la actividad de obra mediante jalonamientos de obra que se señalarán en la cartografía antes mencionada.

Se consideran zonas libres aquellas en las que no se pondrían en riesgo valores ambientales especiales y en las que se permiten instalaciones auxiliares.

En el estudio informativo se realizó un análisis preliminar de las posibles zonas de préstamos a utilizar en las que indica el número y emplazamiento de las mismas. Este análisis se considera insuficiente y no concluyente.

El emplazamiento final de los préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los posibles vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. Se identificarán las canteras, graveras y areneros de los cuales se obtendrán los préstamos y se elaborará un análisis ambiental en detalle sobre el aprovechamiento de los préstamos y para determinar la viabilidad ambiental de las instalaciones de procedencia.

En cualquier caso, las zonas de préstamos y vertederos deberán contar con autorización del órgano ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, conforme a la legislación de dicha comunidad autónoma.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

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

Se deberá prestar especial atención a:

los taludes de los viaductos del arroyo del Valle, en el p.k. 15+750; del arroyo de Los Moros, en el p.k. 19+150; del arroyo de Robledo, en el p.k. 23+000; del arroyo de Testillos, en el p.k. 25+400; del río Riansares, en el p.k. 36+700; del río Cigüela, en el p.k. 52+900; del río Saona, en el p.k. 89+350; del río Zánacara, en el p.k. 106+900 y del río Rus, en el p.k. 113+770

los taludes de los enlaces con la N-IV, pp.kk. 0+000 a 3+000, y con la N-301 en los pp.kk. 6+500 a 7+000, 31+900, 53+000 a 55+000, 73+500 a 75+000, 94+000 a 94+500, 95+500 a 96+000; el cruce de la autopista con la N-420 en Mota del Cuervo p.k. 80+900 y el enlace con la A-42 p.k. 120+000

los taludes de los pasos de vías pecuarias recogidos en la condición 7.2.

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

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

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

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

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

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

11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de

impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

La empresa concesionaria de la construcción y explotación del proyecto, 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 y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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

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

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe de molestias a la fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

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

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

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, para 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 anteproyecto objeto de la concesión, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

- Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.
- Medidas relativas a la protección de los suelos y la vegetación, a que se refiere la condición 2.
- Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.
- Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.
- Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.
- Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.
- Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y de la explotación, a que se refiere la condición 8.
- Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 9.
- Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.
- Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

Los mismos informes y documentos deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en relación al proyecto de construcción antes de la aprobación definitiva del mismo.

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa Sur-Centro modificada en la variante de Corral de Almaguer (que se compone de los subtramos R4, Sur 1, Sur 2, Sur 3, Cen 1, nueva conexión Cen 1 - Sur 5, Sur 5, Sur 6, Sur 7, Sur 8, Sur 9, N-A3-1, C6 y Cen 6), desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

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

Madrid, 24 de julio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Medio Ambiente	X
Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	—
Subdelegación del Gobierno en Albacete	X
Subdelegación del Gobierno en Cuenca	—
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 de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas 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	X
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Diputación Provincial de Ciudad Real	X
Consejo Económico y Social	—
Ayuntamiento de Alberca de Záncara (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (Ciudad Real)	—
Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Belmonte (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Cabañas de Yepes (Toledo)	—
Ayuntamiento de Cabezamesada (Toledo)	—
Ayuntamiento de Campo de Criptana (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Cañadajuncosa (Cuenca)	X
Ayuntamiento de El Cañavate (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Carrasposa de Haro (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Casas de Benítez (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Casas de Fernando Alonso (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Casas de Gujardo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Casas de Haro (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Casas de los Pinos (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Corral de Almaguer (Toledo)	X
Ayuntamiento de Dos Barrios (Toledo)	—
Ayuntamiento de La Guardia (Toledo)	—
Ayuntamiento de Los Hinojosos (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Hontanaya (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Horcajo de Santiago (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarábanos (Toledo)	—
Ayuntamiento de Lillo (Toledo)	—
Ayuntamiento de Las Mesas (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Miguel Esteban (Toledo)	—
Ayuntamiento de Minaya (Albacete)	X
Ayuntamiento de Monreal del Llano (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Mota del Cuervo (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Noblejas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Ocaña (Toledo)	—
Ayuntamiento de Ossa de la Vega (Cuenca)	—
Ayuntamiento de El Pedernoso (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Pedro Muñoz (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Las Pedroñeras (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Pozoamargo (Cuenca)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Pozorrubio de Santiago (Cuenca)	—
Ayuntamiento de El Provencio (Cuenca)	X
Ayuntamiento de La Puebla de Almenara (Cuenca)	—
Ayuntamiento de La Puebla de Almoradiel (Toledo)	X
Ayuntamiento de Quero (Toledo)	—
Ayuntamiento de Quintanar de la Orden (Toledo)	X
Ayuntamiento de La Roda (Albacete)	X
Ayuntamiento de Roda de Haro (Cuenca)	—
Ayuntamiento de San Clemente (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza (Toledo)	—
Ayuntamiento de Santa María del Campo Rus (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Santa María de los Llanos (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Sisante (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Socuéllamos (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de El Romeral (Toledo)	—
Ayuntamiento de Tebar (Cuenca)	—
Ayuntamiento de El Toboso (Toledo)	X
Ayuntamiento de Tomelloso (Ciudad Real)	X
Ayuntamiento de Tresjuncos (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Vara del Rey (Cuenca)	X
Ayuntamiento de la Villa de Don Fadrique (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villacañas (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villaescusa de Haro (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Villamayor de Santiago (Cuenca)	—
Ayuntamiento de Villanueva de Alcardete (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villarrobledo (Albacete)	—
Ayuntamiento de Villarrubia de Santiago (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villatobas (Toledo)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	—
ADENA. (Madrid)	—
AEDENAT (Madrid)	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
Grupo Lobo (Madrid)	—
Sociedad de Conservación de Vertebrados (Madrid)	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	—
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)	X
ADENA/FAPAS/FORESTAL (Albacete)	—
AEDENAT (Albacete)	—
Asociación Ecologista Cerro del Águila (Albacete)	—
Asociación Protectora de Animales y Plantas de Cándor (Albacete)	—
Instituto de Estudios Albacetenses (Albacete)	—
Naturalista del Campo (Albacete)	—
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos (Albacete)	—
Asociación de Hoces de Cuenca (Cuenca)	—
Asociación Ecologista Cabañeros (Ciudad Real)	—
Asociación Ecologista Litra (Ciudad Real)	—
Colectivo Ecologista Mesiega (Ciudad Real)	—
Colectivo Naturalista Jabalon (Ciudad Real)	—
Grupo Ecologista Cantueso (Ciudad Real)	—
Ardeidas (Toledo)	—
Asociación Castellano-Manchega para la Defensa del Patrimonio Natural (Toledo)	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente advierte de posibles afecciones al sistema hidrológico en las Lagunas de Santiago de la Torre y de Pozo de la Muela y solicita especial atención a cruces de ríos y arroyos, recomendando la elaboración de cálculos hidráulicos. Informa de posibles afecciones a las comunidades de vegetación halófila, a la vegetación natural en el cruce del Arroyo de Robledo -encinas y quejigos- y propone desplazar el trazado 700 metros al este de la N-301. Asimismo, advierte de la posible afección al Monte Pinagua, entre los pp.kk. 95+000 y 96+000 de la N-301 y de la proximidad a un monte de encinas junto a la Venta de Don Quijote, en el término municipal de El Toboso. Informa también de la presencia de cernícalo

primilla, sisón, avutarda, alcaraván, ganga, ortega y alondra de Dupont en el corredor Norte. Finalmente, el proyecto puede afectar por proximidad y/o ocupación a la Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) «Área Esteparia de La Mancha Norte» y al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Humedales de La Mancha».

La Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente solicita cálculos hidráulicos y vanos libres para viaductos.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Medio Ambiente informa que la tubería de abastecimiento a la llanura manchega del trasvase Tajo-Segura pasa por la zona de estudio.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete recomienda una altura mínima de los pasos no inferior a 5,30 m y solicita un estudio de obras de drenaje transversal para evitar inundaciones, un estudio de las vías pecuarias interceptadas y su reposición y de la recuperación ambiental y paisajística del entorno.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha advierte de la proximidad y/o ocupación a la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte». Informan también de la posible afección a avutardas (Otis tarda) en dicha ZEPA.

Las Direcciones Generales de Calidad Ambiental y del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha advierten del cruce con vías pecuarias y solicitan el control de permisos para desbroce de vegetación natural.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha manifiesta además su oposición a la autopista de peaje. Asimismo advierte de la cercanía de comunidades vegetales halófilas y gipsófilas junto a El Pedernoso en los Corredores Sur y Centro, encinares y quejigares en el Arroyo de Robledo, en el Monte Pinagua, al norte de la Venta del Toboso y Los Hinojosos. Entrega asimismo una lista de vías pecuarias y cursos de agua interceptados por los distintos corredores. Sugiere, por su menor impacto, la elección del corredor Sur.

La Dirección General del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita un estudio pormenorizado de la situación hídrica de las zonas afectadas por las alternativas propuestas, justificando y dando dimensiones de las obras de paso y drenaje previstos.

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita conexiones adecuadas con la N-301, próximas a los núcleos de población.

La Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha envía una lista de patrimonio histórico-artístico y arqueológico sito en la zona de estudio.

La Diputación Provincial de Ciudad Real informa de la presencia de pinares en Casas de los Pinos y sobre posibles afecciones a la economía local en general.

El Ayuntamiento de Quintanar de la Orden opta por el corredor Sur.

Los Ayuntamientos de Quintanar de la Orden, Los Hinojosos, Casas de los Pinos, Casas de Haro, Las Pedroñeras, Vara de Rey y Minaya, cercanos a la N-301, solicitan la construcción de una autovía libre de peaje en lugar de la autopista.

Los Ayuntamientos de Tomelloso, Campo de Criptana, Socuéllamos, La Puebla de Almoradiel, Pedro Muñoz y El Toboso, municipios situados al sur de la N-301, solicitan que se incluya en el estudio una alternativa que discurra por sus cercanías, evitando las ZEPAs.

El Ayuntamiento de Corral de Almaguer advierte del riesgo de inundaciones en el corredor Sur, de posibles afecciones a viñedos, encinares y avutardas en el corredor Norte. Asimismo advierte de la proximidad al pueblo y posibles afecciones al Monte Higueras (p.k. 91+000 de la N-301), a cinco viviendas situadas en el p.k. 95+500 de la N-301, a líneas de alta tensión y a caminos vecinales en el corredor Centro.

El Ayuntamiento de Casas de los Pinos informa de la presencia de pinares y regadíos en Casas de los Pinos y prevé efectos sobre la economía local en su municipio.

El Ayuntamiento de La Roda advierte de la presencia de pinares en Casa del Señor.

El Ayuntamiento de Atalaya del Cañavate prevé molestias por posibles ruidos y olores, y afecciones a caminos y acequias, y a la agricultura, la ganadería y la caza.

Los Ayuntamientos de El Pedernoso y de Casas de Fernando Alonso advierten sobre posibles afecciones a los regadíos en el corredor Sur y en el corredor Norte.

Los Ayuntamientos de Cañadajuncosa y de El Provencio manifiestan su falta de oposición al estudio presentado.

La Sociedad Española de Ornitología manifiesta que el proyecto afecta a las Áreas Importantes para las Aves números 193 «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», 195 «Complejo lagunar de Alcázar de San Juan-Quero», 196 «Complejo lagunar de Pedro Muñoz-Manjavacas» y 185 «San Clemente-Villarrobledo», todas ellas importantes para aves esteparias. Asimismo, resalta los valores naturales del paraje de la Ermita de San Isidro en Quintanar de la Orden e informa de la presencia de cernícalo primilla en Nuestra Señora de Rus, Casa Blanca y Vara del Rey (corredor Norte); halcón peregrino y aguiluchos laguneros en Villatobas (corredor Sur), Villamayor de Santiago y en Vara del Rey (corredor Norte); sisón, alcaraván, ganga, ortega y alondra de Dupont en el corredor Norte; y garza imperial y otras especies en las riberas del Cigüela en Quintanar (corredor Sur).

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

1. Objeto del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto recopilar y analizar los datos necesarios para definir las alternativas viables para la construcción de una autopista de peaje entre la R-4 en Ocaña y las autovías A-42 y A-31, con propuesta de la alternativa más favorable para su desarrollo en posterior anteproyecto que sirva de base a su licitación.

2. Términos municipales afectados

Se ha tomado como ámbito de referencia para la caracterización del territorio y la recopilación de datos básicos, un amplio espacio que se dispone sobre el trazado actual de la N-301 desde Ocaña a la Roda y la A-31 entre Atalaya del Cañavate y La Roda. En la siguiente lista se pueden encontrar los términos municipales incluidos en el ámbito del estudio:

Albacete (todos directamente afectados): Minaya, La Roda, Villarrobledo.

Ciudad Real (todos indirectamente afectados): Alcázar de San Juan, Campo de Criptana, Pedro Muñoz, Socuéllamos, Tomelloso.

Cuenca (directamente afectados): La Alberca de Zánacara, Atalaya del Cañavate, Casas de Haro, Casas de los Pinos, Monreal del Llano, Mota del Cuervo, El Pedernoso, Las Pedroñeras, El Provencio, San Clemente, S.^a M.^a de Los Llanos, Sisante, Vara del Rey.

Cuenca (indirectamente afectados): Belmonte, Cañadajuncosa, Cañavate, Carrascosa de Haro, Casas de Benítez, Casas de Fernando Alonso, Casas de Guijarro, Los Hinojosos, Hontanaya, Horcajo de Santiago, Las Mesas, Ossa de la Vega, Pozoamargo, Pozorrubio, Puebla de Almenara, Santa María del Campo Rus, Tébar, Tres Juncos, Villaescusa de Haro, Villamayor de Santiago.

Toledo (directamente afectados): Corral de Almaguer, Noblejas, Ocaña, La Puebla de Almoradil, Quintanar de la Orden, El Toboso, Villanueva de Alcardete, Villatobas.

Toledo (indirectamente afectados): Cabezamesada, Dosbarrios, La Guardia, Huerta de Yébenes, Lillo, Miguel Esteban, Quero, El Romeral, Santa Cruz de la Zarza, Villacañas, La Villa de Don Fadrique, Villarrubia de Santiago.

3. Características básicas de las alternativas planteadas

Las características constructivas de la autopista proyectada serán las siguientes:

La velocidad de proyecto considerada en todas las alternativas, subtramos y conexiones ha sido de 120 km/h.

Las sección tipo autopista consta de dos calzadas de 7 metros de ancho con arcenes interiores de un metro y exteriores de 2,5 metros. La mediana es de 10 metros entre bordes de plataforma afirmada.

El valor mínimo de inclinación de la rasante se establece en el cuatro por ciento (4%) en rampa y el cinco por ciento (5%) en pendiente. El radio mínimo en planta será de 700 m.

Dada la longitud total del tramo en estudio, entre 130 y 150 kilómetros según la alternativa elegida, se ha considerado conveniente dividir en subtramos de posible construcción las distintas alternativas (ver subtramos en apartado 5).

El tramo de peaje de la autopista se inicia en el p.k. 31+100 al oeste de Corral de Almaguer (común a todas las alternativas) y finaliza al oeste del enlace con la A-42 (p.k. 122+700 de la alternativa Sur, p.k. 119+000 de la Centro y Sur-Centro, p.k. 124+800 de la de Sisante y p.k. 129+000 de la N-A3), quedando libres de peaje los extremos de la autopista que quedan fuera de estos tramos.

4. Corredores planteados en fase A

a) Corredor Sur: Discurre por una banda de territorio al sur de la N-301 y semiparalelo a ella. Pasa al sur de Corral de Almaguer y cruza los ríos Riansares y Cigüela. Pasa al sur de Mota del Cuervo y El Pedernoso. Rodea El Provencio y Minaya por el sur hasta alcanzar La Roda por la A-31.

b) Corredor Centro: Discurre por una banda ancha de territorio de forma semiparalela a la N-301 hasta Quintanar de la Orden, rodeando Corral de Almaguer por el nordeste. Continúa en paralelo, dejando El Provencio y Minaya al sur, hasta llegar a La Roda por la A-31.

c) Corredor Norte: Discurre en semiparalelo a la N-301, aunque alejado de ésta, al norte de Belmonte. Se acerca a Las Pedroñeras, siguiendo hacia el este y cruzando el río Zánacara. Desde aquí se plantean cuatro soluciones para llegar a La Roda: alcanzar la A-31 en Pozoamargo; alcanzar el corredor central en Minaya; conectar con la A-3, A-31 y A-42 en Atalaya del Cañavate; y llegar a la A-31 en Sisante.

d) Corredor Pedro Muñoz: Parte del corredor Sur desde Quintanar de la Orden, hacia el sur, por El Toboso, entre Pedro Muñoz y Mota del Cuervo y por el norte de Socuéllamos hasta Villarrobledo. De ahí a La Roda, sigue el trazado del ferrocarril.

5. Alternativas planteadas en fase B

Las alternativas consideradas en la fase B son los corredores Sur y Centro, añadiéndose una combinación de ambas, más otras dos variantes. Se han descartado, tras la fase de consultas previas, los corredores Norte y Pedro Muñoz.

a) Alternativa Sur: Conecta con la R-4 en Ocaña, continúa al este de la N-301 hasta Corral de Almaguer. Sigue al sur de la N-301 hasta pasado Minaya y conecta con la A-31 al oeste de La Roda. Consta de los subtramos Sur 1 a Sur 10. Cuenta con cuatro áreas de descanso, tres áreas de servicio y ocho viaductos (de 121, 151, 251, 181, 91, 151, 31 y 76 m respectivamente). Precisa de 11.847.375 m³ de préstamos.

b) Alternativa Centro: Coincide con la anterior hasta Corral de Almaguer, desde donde discurre al norte de la N-301 en semiparalelo hasta llegar a la A-31 al oeste de La Roda. Consta de los subtramos Sur 1 a Sur 3 y Cen 1 a Cen 6. Cuenta con tres áreas de descanso, tres áreas de servicio y nueve viaductos (de 121, 151, 251, 181, 76, 211, 31, 121 y 31 m respectivamente). Precisa de 8.673.821 m³ de préstamos.

c) Alternativa Sur-Centro: Coincide con la alternativa Sur hasta Las Pedroñeras y con la Centro hasta La Roda. Combina los subtramos Sur 1 a Sur 9 y Cen 6. Cuenta con nueve viaductos (de 121, 151, 251, 181, 91, 151, 31, 121 y 31 m respectivamente). Precisa de 9.402.611 m³ de préstamos.

d) Alternativa Sisante: Comienza al norte de Las Pedroñeras y llega hasta el sur de Sisante, donde conecta con la A-31. Consta de un solo subtramo, llamado Sis. Cuenta con un área de descanso, un área de servicio y dos viaductos (de 101 y 91 m respectivamente). Tiene 341.229 m³ de sobrantes.

e) Alternativa N-A3: Comienza al sur de El Pedernoso, pasa al norte de Villar de Cantos y conecta con la A-42 al oeste de Atalaya del Cañavate. Consta de tres subtramos llamados N-A3-1 a N-A3-3. Cuenta con un área de descanso, un área de servicio y tres viaductos (361, 26 y 91 m respectivamente). Tiene 2.338.847 m³ de sobrantes.

Existen además subtramos de conexión entre las distintas alternativas, llamados C1 a C4.

No hay túneles previstos en ninguna de las alternativas.

6. Análisis multicriterio realizado en el estudio informativo

El análisis multicriterio ha tenido en cuenta criterios de rentabilidad económica, técnicos, territoriales, funcionales y ambientales.

El proceso de selección de alternativas ha tenido lugar según el siguiente proceso:

1. Definición de aspectos a valorar y criterios o indicadores de calificación.

2. Valoración de alternativas mediante indicadores de satisfacción.
3. Matriz de indicadores de satisfacción (excepto los ambientales) para cada alternativa.
4. Comparación de alternativas dos a dos, teniendo en cuenta los criterios de rentabilidad económica, técnicos, territoriales y funcionales.
5. Comparación de las conclusiones del proceso con la preferencia ambiental de alternativas establecida en el estudio de impacto ambiental.

La opción seleccionada es la alternativa Sur-Centro (R4, Sur 1, Sur 2, Sur 3, Sur 4, Sur 5, Sur 6, Sur 7, Sur 8, Sur 9, N-A3-1, C6 y Cen 6) porque produce menor impacto ambiental que las otras alternativas; cumple los criterios de rentabilidad económico-social y es la más rentable de las analizadas exceptuando la alternativa Centro; la captación de tráfico es mayor que en el resto de las alternativas; optimiza los tiempos de recorrido entre Ocaña y La Roda, sin aumentar considerablemente el tiempo de recorrido Ocaña-Atalaya del Cañavate y, en conjunto con la autovía A-42, completa la estructura de la red de gran capacidad libre de peaje en las conexiones con La Roda y Albacete. Tan sólo los subtramos Sur 2 y Sur 7 no son los ambientalmente más óptimos. En el primer caso, se ha elegido el subtramo Sur 2 frente a Vill a causa de la presencia de un yacimiento sensible en el subtramo Vill. En el segundo caso, se elige el subtramo Sur 7, que es ambientalmente muy similar, para no obligar a cruzar dos veces la carretera N-301.

7. Otros

Existen estudios de préstamos y vertederos, estudios climatológicos, geológicos, geotécnicos e hidrológicos avanzados. En concreto, existe un estudio de procedencia de materiales externos al trazado, con una caracterización exhaustiva de graveras, arenos, yacimientos, canteras, plantas de suministro de cemento, hormigón y aglomerado asfáltico.

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, hidrología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, estructura territorial, espacios naturales y patrimonio cultural.

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

Sistema hidrológico e hidrogeológico: Los acuíferos calizos n.º 18, 19, 20 y 23; las cuencas de los ríos Riansares, Cigüela y Záncara.

Vegetación: Las comunidades halófilas asociadas a los suelos salobres de los humedales y a los terrenos yesíferos, que incluyen endemismos como almargo (*Suaeda brevifolia*), salicornia (*Salicornia ramosissima*) y coralillo (*Microcnemum coralloides*); así como comunidades de gipsófilas en los Yesares del Tajo, las estepas salinas de Toledo y otros enclaves, algunas de cuyas especies están incluidas en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE, como *Sisymbrium canavillesianum*, *Lipidium* sp. y *Centaurea* sp.

Fauna: Los biotopos esteparios albergan especies incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE como avutarda (*Otis tarda*), sisón (*Tetrax tetrax*), ortega (*Pterocles orientalis*), ganga (*Pterocles alchata*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y alcaraván (*Burhinus oedicnemus*). En los yesares de la margen izquierda del Tajo se encuentran especies de mamíferos como el murciélago pequeño de herradura (*Rhinolophus hipposiderus*), murciélago grande de herradura (*R. ferrumequinus*) y el murciélago de cueva (*Miopterus schreibersii*), y de reptiles como el galápago leproso (*Mauromys leprosa*), todos ellos incluidos en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

Espacios protegidos: Se incluyen en el área de estudio los LICs «Yesares del Valle del Tajo», «Humedales de La Mancha» y «La Encantada», la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte», y las Áreas Importantes para las Aves «Tarancón-Ocaña-Corral de Almaguer», «Llanos de Tembleque-La Guardia», «Complejo Lagunar de Alcázar de San Juan-Quero», «San Clemente-Villarrobledo» y «Complejo Lagunar de Pedro Muñoz-Manjavacas».

Patrimonio cultural: Un gran número de los recursos arqueológicos (desde el Paleolítico hasta la Edad Media) son excepcionales por su singularidad en la zona; existen, asimismo, Bienes de Interés Cultural como

los molinos del Campo de Criptana y los silos de Quero y Villacañas, y el área de estudio atraviesa las Cañadas Reales Soriana y Conquense, de importancia histórica.

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

Alternativa Sur: En la fase de construcción, impacto moderado sobre la hidrología superficial en los subtramos Sur 2, Sur 4, Sur 5, Sur 7, Sur 8, Sur 9 y Sur 10 e impactos moderados puntuales sobre la estabilidad del suelo en el subtramo Sur 5, sobre la calidad de las aguas en los subtramos Sur 2 y Sur 10, sobre la vegetación en los subtramos Sur 1 y Sur 2 y sobre la fauna en los subtramos Sur 1 y Sur 2. En la fase de explotación, riesgo geológico moderado en el subtramo Sur 10, impacto moderado sobre el paisaje en los subtramos Sur 2, Sur 3, Sur 4, Sur 5, Sur 7, Sur 9 y Sur 10, y un efecto barrera moderado en el subtramo Sur 10.

Alternativa Centro: En la fase de construcción, impacto moderado sobre la hidrología superficial en los subtramos Sur 2, Cen 1, Cen 3, Cen 4 y Cen 6 e impactos moderados puntuales sobre el patrimonio geológico en el subtramo Cen 6, sobre la calidad de las aguas en el subtramo Cen 6, sobre los suelos en el subtramo Cen 6, sobre la vegetación en los subtramos Sur 1 y Sur 2 y sobre la fauna en los subtramos Sur 1, Sur 2 y Cen 6. En la fase de explotación, impacto moderado sobre el paisaje en los subtramos Sur 2, Sur 3, Cen 1, Cen 4, Cen 5 y Cen 6, riesgo geotécnico moderado en el subtramo Cen 6 y un efecto moderado de barrera en el subtramo Cen 6.

Alternativa Sur-Centro: En la fase de construcción, impacto moderado sobre la hidrología superficial en los subtramos Sur 2, Sur 4, Sur 5, Sur 7, Sur 8, Sur 9 y Cen 6 e impactos moderados puntuales sobre la estabilidad del suelo en el subtramo Sur 5, sobre el patrimonio geológico en el subtramo Cen 6, sobre la calidad de las aguas en los subtramos Sur 2 y Cen 6, sobre la vegetación en los subtramos Sur 1 y Sur 2 y sobre la fauna en los subtramos Sur 1, Sur 2 y Cen 6. En la fase de explotación, riesgo geológico moderado en el subtramo Cen 6, impacto moderado sobre el paisaje en los subtramos Sur 2, Sur 3, Sur 4, Sur 5, Sur 7, Sur 9 y Cen 6 y un efecto barrera moderado en el subtramo Cen 6.

Alternativa N-A3: En la fase de construcción, impactos moderados en el subtramo N-A3-3 sobre prácticamente todos los aspectos del inventario en los medios biótico y abiótico, excepto un impacto severo sobre el paisaje; impacto moderado sobre el paisaje en el subtramo N-A3-1. En la fase de explotación, impacto severo sobre el paisaje en el subtramo N-A3-3 y un efecto moderado de barrera sobre los negocios en los tres subtramos.

Alternativa Sisante: En la fase de construcción, impactos moderados sobre prácticamente todos los aspectos del inventario en los medios biótico y abiótico. En la fase de explotación, impacto moderado sobre el paisaje y un efecto barrera severo.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

Medidas preventivas de impacto en obra: restricciones a la ubicación de instalaciones, servicios, préstamos y vertederos; clasificación de zonas para la gestión de la obra; prospección y control arqueológicos y actuaciones arqueológicas específicas; jalonamiento de protección de áreas específicas; exigencias ambientales a las instalaciones y a las tareas y procesos de obra; tareas de recuperación ambiental en obra; restricción temporal de las tareas de obra (p.ej. control de voladuras); programación de las tareas ambientales y de la actividad de obra.

Medidas correctoras de impacto en el diseño del proyecto: Medidas de estabilización de taludes; medidas de corrección hídrica; adecuación de los drenajes como pasos de fauna; cerramientos y dispositivos de escape para la fauna; medidas de permeabilización de la autopista para las personas; restitución y pasos para las vías pecuarias; plan de recuperación ambiental de los elementos de la autopista.

Las medidas mencionadas son de aplicación para las cinco alternativas propuestas, especificándose en el estudio de impacto ambiental la ubicación de las mismas.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que establece campañas de seguimiento de las distintas medidas preventivas y correctoras, citándose los datos que se deben comprobar, la regularidad de las campañas, los puntos de comprobación y las medidas de urgencia que deben tomarse.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa Sur-Centro seguida de la alternativa Centro, de impacto ambiental algo superior.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 148 alegaciones, de las cuales 21 corresponden a organismos y administraciones públicas, 19 a asociaciones, 3 a empresas y 105 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento manifiesta que existe una coincidencia en el trazado en el entorno del p.k. 5+000 con el propuesto para la línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Solicita la coordinación de ambos proyectos para evitar también su paso por la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte».

La respuesta dada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha a esta alegación es que se admite la solicitud y se advierte que se contactará con el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias durante la realización del proyecto de construcción.

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita la sustitución de la alternativa Sur-Centro por la alternativa Sur, entre Santa María de los Llanos y La Roda. Asimismo se manifiesta en contra del establecimiento del peaje en la autopista y solicitan una autovía libre.

La solicitud no ha sido aceptada, dado que, según el análisis multicriterio, la alternativa Sur-Centro es preferible a la Sur, por menor longitud total, menor presupuesto y menor impacto ambiental, entre otros. En cuanto al peaje la respuesta aclara que la autopista objeto del estudio informativo está incluida entre las actuaciones propuestas en la Fase II del vigente Programa de Autopistas de Peaje, donde se exponen las razones de interés general de su construcción.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha manifiesta que en el p.k. 13+750 de la alternativa propuesta el límite exterior de la explanación se sitúa a tan sólo 50 metros de distancia del límite de la ZEPA «Área Esteparia de La Mancha Norte», por lo que la zona de afección de la autopista (100 metros a partir de la arista exterior de la explanación) afectaría al citado límite, proponiendo modificar el trazado acercándolo cuanto sea posible a la N-301 con el fin de disminuir la citada afección. Solicitan que las vías pecuarias interceptadas por el trazado sean repuestas con paso a distinto nivel. Señalan asimismo que no se ha realizado un estudio de la ubicación y características de las infraestructuras eléctricas para abastecimiento de energía a la obra.

La respuesta dada a esta alegación es que el conflicto de la zona de afección entre la autopista y la ZEPA anteriormente citada es puntual y mínimo, aunque se tratará de evitar. Los pasos de vías pecuarias serán realizados según indicaciones del Servicio de Vías Pecuarias de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Finalmente, las instalaciones auxiliares se definirán en el proyecto de construcción.

Todos los Ayuntamientos alegantes (Villarrobledo, El Provencio, Las Pedroñeras, La Mota del Cuervo, Santa María de los Llanos, El Pedernoso, Casas de los Pinos, Casas de Haro, La Alberca de Zánacara, Atalaya del Cañavate, Vara del Rey, San Clemente, Villatobas, Quintanar de la Orden, Corral de Almaguer, La Puebla de Almoradiel, El Toboso, Villanueva de Alcardete) se manifiestan en contra del establecimiento del peaje en la autopista y solicitan una autovía libre.

La respuesta a estas alegaciones aclara que la autopista objeto del estudio informativo está incluida entre las actuaciones propuestas en la Fase II del vigente Programa de Autopistas de Peaje, donde se exponen las razones de interés general de su construcción.

Los Ayuntamientos de Villatobas, Corral de Almaguer, La Puebla de Almoradiel, Quintanar de la Orden, El Toboso, Mota del Cuervo, Santa María de los Llanos, El Pedernoso, El Provencio, Las Pedroñeras, Villarrobledo, Casas de los Pinos y Casas de Haro solicitan la ubicación de enlaces que permitan el acceso a la autopista desde el término municipal.

La respuesta a estas alegaciones comunica que se considerará la posibilidad de ubicar enlaces en los tramos de autovía libre de peaje tal como lo solicitan los Ayuntamientos de Casas de Haro (p.k. 127+400) y Casas de Roldán y Villarrobledo (p.k. 132+800). El resto de los enlaces solicitados no se considerarán, debido a que los ya existentes con la N-301 son suficientes para dar acceso al territorio sin comprometer la rentabilidad económica de la inversión.

Los Ayuntamientos de Villatobas, Corral de Almaguer, La Puebla de Almoradiel, Quintanar de la Orden, El Toboso, Mota del Cuervo, Santa María de los Llanos, El Pedernoso, El Provencio, Las Pedroñeras, Villarrobledo y Villanueva de Alcardete solicitan el correcto uso y la restitución de caminos tras la fase de obras.

En la respuesta a estas alegaciones se establece que el diseño de caminos y su restitución tras la fase de obras serán analizados y establecidos en el proyecto de construcción.

Los Ayuntamientos de Villatobas, Corral de Almaguer, La Puebla de Almoradiel, Quintanar de la Orden, El Toboso, Mota del Cuervo, Santa María de los Llanos, El Pedernoso, El Provencio, Las Pedroñeras y Villarrobledo solicitan medidas de protección de cauces, aguas, manantiales y niveles freáticos, así como controles de vertidos sobre los términos municipales citados. Los alegantes solicitan asimismo destinar el 1,5% del presupuesto total de la obra para la ejecución de actuaciones de tipo cultural.

En la respuesta a estas alegaciones se determina que el estudio de impacto considera adecuadamente el efecto sobre el régimen hídrico en cada caso y que los detalles constructivos de las obras de drenaje serán especificados en el proyecto de construcción. Asimismo, no se considera procedente destinar el 1,5% del presupuesto total de la obra para la ejecución de actuaciones de tipo cultural, pues ya está previsto destinar el 1% a este tipo de actuaciones, según marca la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español.

El Ayuntamiento de Corral de Almaguer solicita que la alternativa formada por los subtramos Sur-4 y Sur-5 sea sustituida por los subtramos Cen-1, Cen-2 y C-2 a su paso por dicho municipio.

La respuesta a estas alegaciones comunica que la solicitud ha sido aceptada, ya que el impacto global de ambas alternativas es similar. Todos los demás alegantes se muestran a favor de la alternativa elegida.

Los Ayuntamientos de Vara del Rey y Atalaya del Cañavate alegan que no resulta conveniente la autopista por la incidencia en la agricultura, la ganadería y el aprovechamiento cinegético.

En las respuestas a las alegaciones se establece que se procurará evitar dichas afecciones mediante modificaciones puntuales en el trazado.

Respecto a los alegantes particulares se pueden resumir las alegaciones en los siguientes puntos:

2 particulares (representando más de 500 firmas) solicitan que la alternativa formada por los tramos Sur-4 y Sur-5 sea sustituida por los tramos Cen-1, Cen-2 y C-2 a su paso por Corral de Almaguer. Como se ha mencionado anteriormente, la solicitud ha sido aceptada, ya que el impacto global de ambas alternativas es similar.

61 particulares se manifiestan en contra del establecimiento del peaje en la autopista y solicitan una autovía libre. La respuesta a estas alegaciones declara que la autopista objeto del estudio informativo está incluida entre las actuaciones propuestas en la Fase II del vigente Programa de Autopistas de Peaje, donde se exponen las razones de interés general de su construcción.

34 particulares manifiestan que existen afecciones a terrenos de gran valor agrícola como regadíos en La Mota del Cuervo, viñedos en Las Pedroñeras y San Clemente; de gran valor florístico en los pinares de Las Pedroñeras y San Clemente; nogueras en Corral de Almaguer; y de gran valor faunístico en Las Pedroñeras y San Clemente (presencia de abubillas, ardillas y mariposas), solicitando compensaciones por su posible destrucción. Dichos particulares no mencionan especies y comunidades de flora o fauna amenazadas, ni hacen referencia a espacios protegidos. En la respuesta se informa de que, pese a que estas alegaciones obedecen por lo general a intereses particulares, se procurará evitar dichas afecciones mediante modificaciones puntuales en el trazado.

2 particulares solicitan la ubicación de un enlace que permita el acceso a la autopista desde el término municipal de Las Pedroñeras. En la respuesta a estas alegaciones se comunica que no se considerará, debido a que los ya existentes con la N-301 son suficientes para dar acceso al territorio sin comprometer la rentabilidad económica de la inversión.

2 particulares solicitan el correcto uso y la restitución de caminos tras la fase de obras. La respuesta a estas alegaciones afirma que el diseño de caminos y su restitución tras la fase de obras serán analizados y establecidos en el proyecto de construcción.

16473 *RESOLUCIÓN de 28 de julio 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 de ciclo combinado de aproximadamente 800 MW de potencia nominal eléctrica, utilizando gas natural como combustible principal, en la Plana del Vent, término municipal de Vandellòs i L'Hospitalet de l'Infant (Tarragona), promovida por Gas Natural SDG, S.A.*

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