

A tal efecto, dichas aportaciones se materializarán mediante transferencias dinerarias a la Confederación Hidrográfica del Norte del 15 por 100 de los importes de las anualidades que este Organismo haya autorizado y comprometido para cada obra.

Para la acreditación de dichos importes, la Confederación Hidrográfica del Norte remitirá al Gobierno de Cantabria, los documentos acreditativos de la Fase D del compromiso de gasto correspondiente a cada una de las actuaciones que se desarrollen, con la siguiente previsión de aportaciones globales para el Gobierno de Cantabria:

Anualidad	Importe en euros
2005	511.989,71
2006	3.496.867,25
2007	3.314.321,97
2008	2.799.916,10

Dichas aportaciones, que el Gobierno de Cantabria imputará a la aplicación presupuestaria 07.04.512A.741 en el Proyecto «Saneamiento de las Marismas de Santoña», se ingresarán mediante transferencia en la cuenta C.C.C. 9000.0046.40.0200000780 de la Confederación Hidrográfica del Norte en el Banco de España de Oviedo, dentro de los dos meses siguientes a la recepción de los documentos acreditativos de la Fase D del compromiso de gasto.

Séptima.—La Confederación Hidrográfica del Norte tramitará, por encargo del Ministerio de Medio Ambiente, los expedientes de expropiación que resulten precisos para la obtención de los terrenos, bienes y derechos necesarios para las obras.

Octava.—La Confederación Hidrográfica del Norte licitará, adjudicará y gestionará los contratos de las obras y demás actuaciones del Convenio de Colaboración hasta su terminación definitiva.

Las posibles incidencias en los contratos de las obras y demás actuaciones complementarias, con el informe de la Comisión de Seguimiento que se crea en la estipulación décima y una vez aprobadas por la Confederación Hidrográfica del Norte, obligarán al Gobierno de Cantabria en relación con lo establecido en las estipulaciones tercera, cuarta y en la programación de anualidades de las aportaciones de la estipulación sexta, sin perjuicio del necesario y previo cumplimiento de la normativa aplicable para la contracción del gasto.

Novena.—Una vez que cada obra esté terminada, recibida, y en disposición de entrar en funcionamiento dentro del Sistema de Saneamiento de las Marismas de Santoña, será entregada para su explotación al Gobierno en Cantabria que, a partir de tal momento, se hará cargo, a todos los efectos, de la misma, manteniéndose su titularidad a favor del Estado.

Décima.—Para la debida coordinación y participación en la ejecución de las obras de este Convenio de Colaboración, se constituirá una Comisión de Seguimiento compuesta por dos representantes de la Administración General del Estado, uno designado por la Delegación del Gobierno en Cantabria y otro por la Confederación Hidrográfica del Norte, y dos representantes del Gobierno de Cantabria. Esta Comisión de Seguimiento resolverá las dudas que se presenten en la interpretación del presente Convenio de Colaboración e informará las posibles incidencias y modificaciones en la ejecución de los proyectos.

Asimismo se propondrá la constitución de una Junta de Obras, participada por el Gobierno de Cantabria, conforme a lo establecido en el artículo 32 del Texto Refundido de la Ley de Aguas.

Undécima.—La vigencia del presente Convenio de Colaboración se extenderá a todo el período de ejecución de las obras hidráulicas a las que el mismo se refiere.

Podrá extinguirse, asimismo, por alguna de las siguientes causas:

- El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.
- La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentarias que determinen su extinción.

En estos casos se establecerá, en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de las actuaciones en curso, la forma de terminación de las mismas.

Duodécima.—Las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación y cumplimiento del presente Convenio de Colaboración, sin perjuicio de lo dispuesto en la estipulación décima, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo.

Decimotercera.—La efectividad del presente Convenio de Colaboración queda sujeta a la condición suspensiva de la aprobación, por parte de las Instituciones Comunitarias, de la financiación de las obras con cargo al instrumento financiero del Fondo de Cohesión.

Manifestando su conformidad con todo lo anterior, firman el presente documento por cuadruplicado en lugar y fecha arriba indicados.

El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Norte, Jorge Marquinez García.—La Vicepresidenta y Consejera de Relaciones Institucionales y Asuntos Europeos del Gobierno de Cantabria, Dolores Gorostiaga Saiz.

1513

RESOLUCIÓN de de 22 de diciembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía A-60 de Valladolid a León. Tramo Santas Martas-León», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. Objeto y justificación. Promotor

El objeto de la actuación es la transformación del itinerario Valladolid-León en la autovía A-60, en el tramo comprendido entre las localidades de Santas Martas y León. La actuación se justifica por la elevada intensidad circulatoria y por las numerosas travesías existentes en la N-601, especialmente desde la incorporación de la N-120 en Mansilla de las Mulas hasta León.

Promotor: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Descripción del proyecto

La autovía A-60 Valladolid-León se encuentra dentro de la Red de Gran Capacidad del Plan de Infraestructuras 2000-2010. La longitud total del tramo afectado por el estudio informativo es de aproximadamente 23 kilómetros.

Las principales características de la vía proyectada son:

Velocidad de proyecto: 120 km/h.
Calzadas: 2 x 7,00 m.
Arcenes exteriores: 2,5 m.
Arcenes interiores: 1,00 m.
Mediana: 10-14 m.
Pendiente máxima: 4%.
Radios de curva mínimo: 700 m.

Estudio de Alternativas:

En una primera fase del Estudio Informativo, a nivel de memoria-resumen, se plantean distintos corredores, variantes y las conexiones entre ellos, en todo el territorio situado entre el río Bernesga y una franja de diez kilómetros al oeste de la N-601.

Corredores	Conexiones y variantes
Corredor Este. Corredor N-601. Corredor Oeste 1. Corredor Oeste 2.	Conexión 1 Este-N-601. Conexión 2 Este-N-601. Variante N-601 (Porma). Conexión Este-Variante N-601. Conexión Oeste 1-Oeste 2.

Realizado el análisis de las distintas soluciones planteadas, y consideradas las consultas previas realizadas, concluye que ninguno de los corredores estudiados plantea graves incidencias ambientales, si bien, para la definición de las distintas alternativas de trazado, se descarta el corredor Oeste 2, debido a que no recoge el tráfico de la carretera N-625 y su funcionalidad es muy similar a la autovía A-231 León-Burgos, y la parte del corredor Este entre los ríos Esla y Porma, debido al relieve acusado existente entre las llanuras aluviales de ambos ríos.

En una segunda fase, el Estudio Informativo plantea una serie de alternativas de trazado, para ello, divide el ámbito de estudio en dos tramos denominados T1, que discurre entre las localidades de Santas Martas y Mansilla Mayor, y T2 desde Mansilla Mayor hasta León. Las conexiones son cuatro ejes que formando un diábolo permiten comunicar todas las alternativas del tramo T1 con todas las del tramo T2. Dichas conexiones se han planteado con la misma longitud de 2.736 metros, excepto para la conexión de las alternativas T1A-T2C, que tiene una longitud de 2.458 metros.

Las alternativas planteadas para los distintos tramos son:

Tramo T1		Tramo T2	
Alternativas	Longitud - Metros	Alternativas	Longitud - Metros
T1A	13.593	T2A	10.446
		T2B	10.893
T1B	13.927	T2C	9.972
		T2D	11.917
T1C	13.982	T2E	12.660
		T2F	13.350

El Estudio Informativo realiza un análisis multicriterio, basado en aspectos ambientales, económicos, funcionales y territoriales, de las distintas alternativas planteadas para cada uno de los tramos, concluyendo que las alternativas con mejor valoración son:

Alternativas seleccionadas:

T1C-T2B.
T1C-T2C

3. Descripción del medio

La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, dentro de la provincia de León, al sureste de la capital. El área de estudio se extiende en dirección norte-sur desde la ciudad de León hasta Santas Martas, incluyendo como límite occidental, el río Bernesga, y como límite oriental, una amplia franja de 10 kilómetros desde la N-601.

El trazado de la autovía atraviesa los términos municipales de León, Villanueva de las Manzanas, Mansilla de las Mulas, Villaquilambre, Mansilla Mayor, Villasabariego, Santas Martas, Villaturiel y Valdefresno.

La zona de estudio discurre sobre depósitos del Neógeno alternados con depósitos del Cuaternario desarrollados sobre los sistemas de terrazas de los ríos Esla, Porma, Bernesga y Torío, pertenecientes a la Cuenca Hidrográfica del Duero. Presenta un relieve casi llano, de transición entre el páramo y las terrazas de los ríos como las zonas de mayor pendiente.

La vegetación existente, típicamente mediterránea, ha quedado drásticamente reducida, especialmente la vegetación leñosa, debido a la alta intensidad de la actividad agrícola. Las principales formaciones vegetales son los encinares, melojares y pinares, las riberas de los ríos presentan una vegetación asociada de álamo blanco («Populus alba»), fresno («Fraxinus angustifolia»), sauces («Salix sp.») y aliso («Alnus glutinosa»), muy alterada por la introducción de repoblaciones de chopo («Populus canadensis»). Dentro del escaso estrato arbustivo, predomina la presencia de matorrales calcícolas y silicícolas.

Dentro de la fauna presente en la zona de estudio destacan por su singularidad, amenaza o grado de protección el Aguilucho lagunero («Circus aeruginosus»), Aguilucho cenizo («Circus pygargus»), Lobo («Canis lupus»), Nutria («Lutra lutra»), Martinete («Nycticorax nycticorax») y Ortega («Pterocles orientalis»).

Los espacios protegidos próximos al ámbito de estudio, incluidos en la Red Natura 2000 son la ZEPA ES0000194 «Otero-Campos» y el LIC ES41300079 «Riberas del río Esla y afluentes» y los hábitats de interés comunitario 92A0 «Bosques de galería de Salix alba y Populus alba» y 3250 «Ríos mediterráneos de caudal permanente con Glaucium flavum». Otros espacios con distinto grado de protección presentes son los Montes de Utilidad Pública n.º 112b «La Candamina» y n.º 115b «Cuesta de la Candamina» y la IBA n.º 038 «Tierra de Campos».

Respecto al patrimonio cultural, la zona de estudio presenta numerosos yacimientos arqueológicos en las campiñas, siendo el más importante, el yacimiento romano «Antigua ciudad de Lancia», declarado Bien de Interés Cultural. Otros elementos a destacar son el Camino de Santiago, que en su ruta principal denominada Camino Francés, recorre la zona de estudio de forma paralela a la N-601, un tramo de calzada romana, entre las localidades de Reliegos y Mansilla de las Mulas, y la Cañada Real Leonesa, cuyo trazado sigue la N-601 y de la que cuelgan numerosos cordeles, coladas y veredas.

4. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició el 13 de noviembre de 2003, al recibirse la memoria-resumen. Con fecha de 9 de enero de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) inicia el periodo de consultas previas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remite al promotor el 11 de mayo de 2004. La Dirección General de Carreteras (DGC) sometió conjuntamente el Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 243, de 8 de octubre de 2004 y en el Boletín Oficial de la Provincia de León, número 240, de 19 de octubre de 2004. Con fecha de 5 de abril de 2005, la DGC remite a la DGCyEA el expediente completo, que comprende el Estudio Informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

5. Fase de las consultas previas

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

Afección a la calidad del aire y ruido debido a las obras durante la fase de construcción y a la circulación de vehículos durante la fase de explotación.

Afección al medio geológico como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios durante la ejecución de la autovía.

Afección al medio hidrológico, principalmente en los cruces de los ríos Esla, Porma y Torío, así como otros cauces menores.

Afección a la vegetación por la eliminación de la cubierta vegetal afectada por los trazados de las distintas alternativas planteadas.

Afección a la fauna, destacando la presencia de aguilucho cenizo, alcavara y ortega.

Afección a espacios naturales próximos a la zona de actuación como son ZEPA ES0000194 «Otero-Campos» y el LIC ES41300079 «Riberas del río Esla y afluentes» y otros incluidos en la misma, como la IBA n.º 038 «Tierra de Campos» y los Montes de Utilidad Pública n.º 112b «La Candamina» y n.º 115b «Cuesta de la Candamina».

Afección al patrimonio histórico y cultural, principalmente sobre el Camino de Santiago, la Cañada Real Leonesa y al yacimiento arqueológico «Antigua ciudad de Lancia».

6. Análisis de los impactos significativos y sus medidas correctoras

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 identifica las acciones capaces de generar impactos sobre los distintos elementos del medio en el ámbito de la actuación proyectada. Las variables ambientales susceptibles de recibir impacto son:

Afección sobre la calidad del aire y el ruido.—El movimiento de la maquinaria de obra y el tráfico de vehículos producirá un incremento de la inmisión de gases contaminantes, partículas y polvo, así como un aumento de la contaminación acústica. Se procederá al riego de las superficies afectadas por el tránsito de maquinaria y se colocarán barreras acústicas en aquellos puntos que se puedan superar los niveles de ruido permitidos.

Afección sobre la geología y geomorfología.—La zona de actuación no existen puntos de interés geológico afectados por los trazados propuestos, por lo que la principal afección se deberá a la modificación del relieve como consecuencia de los movimientos de tierra, generados en los terraplenes y desmontes. Las medidas a adoptadas son la localización de préstamos y vertederos, incluyendo un plan de restauración para los mismos, y la adecuación morfológica de los taludes generados.

Afección sobre la edafología.—Se deberá a la pérdida de suelos por ocupación, compactación y disminución de su capacidad productiva y al aumento del riesgo de erosión en zonas desprotegidas de cubierta vegetal. Las medidas a adoptar serán la retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal y descompactación del terreno.

Afección sobre la hidrología e hidrogeología.—Las principales afecciones se deberán a la modificación de la morfología y flujo del caudal de los cauces interceptados, principalmente los ríos Esla, Porma y Torío, y la reducción de la calidad de las aguas por el aporte de materiales sólidos y vertidos accidentales de aceites y combustibles. Con objeto de disminuir estos efectos, se colocarán balsas de retención y decantación de sedimentos, y en la construcción de viaductos, los estribos de los viaductos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera y no se colocará ninguna pila dentro los cauces.

Afección sobre la vegetación.—La ejecución del proyecto supondrá la pérdida de masas vegetales, principalmente vegetación de ribera, del área afectada por el trazado de la autovía, asimismo se incrementará el riesgo de incendios. Se procederá al jalonamiento de riberas y pequeños rodales de vegetación leñosa, y una vez finalizadas las obras se procederá la restauración y mejora de la cubierta vegetal.

Afección sobre la fauna.—Las principales afecciones sobre la fauna se producirán por la destrucción de hábitats, eliminación directa de individuos y la creación de un efecto barrera como consecuencia de la presencia de la infraestructura. Dichas afecciones serán más importantes en el Tramo T1 ya que atraviesa zonas esteparias donde nidifican especies singulares como el aguilucho cenizo, alcavara y ortega, y siendo zona de paso esporádico de lobo. Las medidas a adoptar son la limitación de las fechas de ejecución de las obras, la adecuación de cerramientos y la creación de pasos de fauna.

Afección sobre el patrimonio histórico y cultural.—El estudio de impacto ambiental identifica una serie de elementos del patrimonio arqueológico que pueden ser afectados por la construcción de la autovía. Las medidas a adoptar son la prospección arqueológica previa al ajuste de los trazados, el jalonamiento de zonas de alto valor arqueológico y el seguimiento y control arqueológico durante las obras.

Los trazados de las alternativas proyectadas producirán afecciones sobre el Camino de Santiago, la Calzada Romana o Calzada de los Peregrinos y las vías pecuarias Cañada Real Leonesa, Cañada Real de Boñar y Colada de Villamar. El proyecto asegurará su continuidad y reposición, mediante la creación de pasos específicos o la creación de caminos paralelos, en caso de ocupaciones longitudinales.

Afección sobre espacios naturales.—Las alternativas proyectadas no afectan a ningún espacio incluido dentro de la Red Natura 2000. En el tramo T1, todas las alternativas atraviesan en su inicio el IBA n.º 038 «Tierra de Campos», mientras que en tramo T2, las alternativas T2E y T2F afectan a los Montes de Utilidad Pública n.º 112b «La Candamina» y n.º 115b «Cuesta de la Candamina». En general, las superficies afectadas de estos espacios protegidos son muy reducidas, por lo que las afecciones son consideradas leves.

7. Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 21 alegaciones, correspondientes a la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, Dirección General de Carreteras, Confederación Hidrográfica del Duero, RENFE, Diputación de León, los Ayuntamientos de León, Villaturiel, Valdefresno y Villasabariego, las Juntas Vecinales de Sanfelismo y Archahueja y el resto a particulares.

El resultado de la integración del proceso de participación es el siguiente:

Selección de alternativas:

En el tramo T1, salvo un particular, la alternativa propuesta como seleccionada T1C, no recibe ninguna oposición. Como consecuencia de la alegación de dicho particular, se propone una modificación del tratado de la alternativa citada en el cruce sobre el río Esla, que sin ninguna afección añadida, permite el alejamiento de la autovía de la vivienda y propiedad de ese particular.

La rasante de la alternativa T1C, en la zona entre el cruce con la autovía A-231 Burgos-León (D.O. 3+800) y con la actual línea de ferrocarril Palencia-León (D.O. 5+400), se modificará, de acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Carreteras, sobre la propuesta en el Estudio Informativo, para efectuar el cruce sobre la futura línea de ferrocarril de alta velocidad Palencia-León, actualmente en fase de Estudio Informativo.

Para el tramo T2, el Estudio Informativo, sometido a información pública, propone dos alternativas T2B y T2C. La alternativa T2B presenta la ventaja de recoger el tráfico procedente de las carreteras CL-624 y LE-213. Esta alternativa es apoyada por la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, la Diputación de León y el Ayuntamiento de León. Sobre ella se proponen las siguientes modificaciones con respecto a la solución que se propone en el Estudio Informativo:

Traslado del enlace planteado con la carretera LE-213, a la carretera CL-624.

Variación del trazado en la zona de Sanfelismo para alejarlo de este núcleo de población.

La alternativa T2C es apoyada por los Ayuntamientos Villaturiel, Villasabariego y Valdefresno, las Juntas Vecinales de Sanfelismo y Archahueja y numerosos particulares, pues consideran que es la alternativa que menos afecciones les produce. En caso de ser finalmente escogida esta alternativa, no se precisa, como consecuencia de las alegaciones, efectuar modificaciones sobre el trazado que figura en el Estudio Informativo. El tráfico de las carreteras LE-213 y CL-624 utilizará la actual N-601 para el acceso a León, sin acceder a la nueva autovía.

Protección de cauces y márgenes.—Los viaductos proyectados salvarán los cauces de los ríos Porma y Esla mediante un solo vano, sin ningún apoyo dentro de ellos y situando los estribos en las llanuras de inundación fuera de la zona de servidumbre, de acuerdo con las recomendaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y de la Confederación Hidrográfica del Duero, con objeto de no afectar a los ecosistemas fluviales de dichos ríos.

Los cruces sobre el Canal de Arriola (D.O. 21+080 y D.O. 20+100) y sobre el Canal de la Margen Izquierda del Porma (D.O. 11+820) presentarán gálibos superiores a 5 metros en los caminos de servicio, sin modificaciones de la rasante propuesta, de acuerdo con lo indicado por la Confederación Hidrográfica del Duero.

Protección del patrimonio cultural y arqueológico.—La Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales señala que deberán tenerse en cuenta las incidencias debidas a las intersecciones que se produzcan con el Camino de Santiago, declarado Bien de Interés Cultural. Por otro lado, dicha Dirección considera que la alternativa T2B afecta al sector occidental del yacimiento arqueológico «Antigua ciudad de Lancia», declarado Bien de Interés Cultural, y propone que en el caso de no poder plantearse una modificación del trazado, el proyecto deberá recoger medidas adecuadas para proteger dicho yacimiento y minimizar el impacto sobre el mismo.

El promotor, de acuerdo con las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, contemplará en la redac-

ción del proyecto, la creación de un paso de ganado en la Colada Villamar, la cual queda cortada en la proximidad de la carretera N-625, mediante la ampliación del paso sobre el Canal del Porma o bien aprovechando el último vano del viaducto sobre el río.

8. Seguimiento y vigilancia

El Estudio Informativo incorpora un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, y para la propuesta de nuevas medidas de prevención y corrección en el caso de detectar impactos no previstos. 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.
- Parámetros sometidos a control y umbrales.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

9. Análisis ambiental y condiciones de protección específicas

Analizado el estudio de impacto ambiental del proyecto, y después de la visita a la zona de actuación, se considera que en general, no existen afecciones de consideración para cada una de las alternativas de trazado propuestas.

Para el Tramo T1, la opción mejor valorada por unanimidad se corresponde con la alternativa T1C, mientras que para el tramo T2, se presentan dos válidas; por un lado la alternativa T2B, que discurre al este de la N-601, y que presenta la ventaja de recoger el tráfico de las carreteras existentes, y la alternativa T2C, al oeste de la N-601, que discurre por un nuevo corredor con lo que favorece la circulación hacia León por la N-601.

Las alternativas planteadas discurren próximas a yacimientos arqueológicos catalogados que, con excepción de la «Antigua ciudad de Lancia», no se encuentran visibles, al estar bajo áreas de cultivos. Como medida preventiva, se realizará una prospección arqueológica del área de actuación, bajo la supervisión de un arqueólogo, cuyo resultado se incorporará al proyecto de construcción.

Como consecuencia de las alegaciones, y comprobado in situ, se propone la modificación del trazado de la alternativa T1C, entre los pp.kk. 11+000 y 13+000, y de la alternativa T2B, entre los pp.kk. 5+000 y 7+000, para evitar la afección por ruido sobre los edificios cercanos.

Debido al análisis de las afecciones ambientales previstas en el proyecto, se informa favorablemente respecto de las alternativas siguientes: para el tramo T1 la T1C, mientras que para el tramo T2, las dos alternativas propuestas: T2B y T2C son, como se ha indicado anteriormente ambientalmente muy similares, siendo la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento quien deberá optar por aquella que considere más conveniente.

Las afecciones asociadas a la actuación se producirán, de manera general, durante la fase de construcción y tendrán un carácter temporal. En cualquier caso, será necesario la aplicación de medidas protectoras y correctoras, principalmente, la instalación de pantallas antiruido para minimizar la afección del mismo sobre las poblaciones próximas a los trazados.

10. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Evaluación de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 21 de diciembre de 2005, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Autovía A-60 de Valladolid a León. Tramo Santas Martas-León», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el proyecto finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y participación pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 22 de diciembre de 2005.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.