

**2660**

*RESOLUCIÓN de 30 de diciembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Modernización de las infraestructuras para mejora del abastecimiento del sector II de la zona regable del río Calvache» en Barajas de Melo y Leganiel (Cuenca) 1.ª Fase», promovido por Seiasa de la Meseta Sur, 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, establece en su artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Modernización de las infraestructuras para mejora del abastecimiento del sector II de la zona regable del río Calvache» en el término municipal de Barajas de Melo y Leganiel (Cuenca) 1.ª fase, se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 1 del anexo II del Real Decreto Legislativo.

Con fecha 23 de marzo 2005 SEIASA de la Meseta Sur SA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto «Modernización de las infraestructuras para mejora del abastecimiento del sector II de la zona regable del río Calvache» en el término municipal de Barajas de Melo y Leganiel (Cuenca) 1.ª fase, consiste en la sustitución de la fuente de recursos hídricos de origen subterráneo por la toma de aguas superficiales del río Tajo permitiendo la recuperación del volumen del acuífero y modernización del sistema de riego de 636 ha.

Proyectándose en una segunda fase la ampliación de la superficie regable hasta 170 ha.

En la primera fase se harán las obras necesarias para la mejora del riego e instalaciones necesarias para elevar el agua desde el río Tajo hasta una nueva balsa y acondicionamiento de la red existente.

Las obras consistirán en:

Construcción de una balsa con un volumen de 92.500 m<sup>3</sup> que se ubicará en un cerro en los tt.mm. Barajas de Melo y Leganiel.

Construcción de una estación de bombeo se situada sobre el arroyo del Regajo.

Se proyecta un azud de derivación de planta recta con una longitud de vertido de 31 m y altura de lámina de agua de 0,3 m.

Red eléctrica de media tensión y baja tensión subterránea a 1 m de profundidad.

Red eléctrica de alta tensión 8,5 Km con alturas de los apoyos entre los 9 y 16 m.

La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla La Mancha resuelve con fecha 24-10-2003 sobre la declaración de impacto ambiental del proyecto modernización de las infraestructuras para la mejora del abastecimiento y ampliación del sector II de la zona regable del río Calvache cuyo promotor es la Dirección General de Desarrollo Rural, y considera el proyecto viable a efectos ambientales siempre que se cumplan las determinaciones incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la propia Resolución.

La Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, una vez analizada la documentación que obra en el expediente, procede a revisar los criterios de selección contemplados en el apartado 2 del artículo 1 del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento del proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental:

Características del proyecto:

El proyecto consiste en la sustitución de la fuente de recursos hídricos de origen subterráneo por la toma de aguas superficiales del río Tajo permitiendo la recuperación del volumen del acuífero y modernización del sistema de riego de 636 ha.

No se prevé que se pueda producir una acumulación de proyectos que de lugar a efectos sinérgicos negativos significativos.

La modernización de una zona regable supondrá una mejora en la utilización de recursos naturales.

No se prevé la generación de grandes residuos y en todo caso los residuos producidos deberán ser gestionados de forma que no se produzcan efectos medioambientales negativos.

No se prevé riesgo de accidentes, contaminación y otros inconvenientes en este tipo de proyectos.

Ubicación del proyecto:

No hay cambio de uso del suelo dado que sigue conservando carácter agrícola.

La abundancia y calidad de los recursos naturales que engloba la zona estudiada se considera baja.

Dada la inexistencia en la zona del proyecto de figuras de protección, la capacidad del medio puede considerarse alta para asumir las acciones provocadas por esta actividad.

Características del potencial impacto:

La sensibilidad medioambiental del área donde se ubica el proyecto se considera baja, dado que el uso del suelo principalmente corresponde a terrenos agrícolas.

Por lo tanto la capacidad de carga del medio para acoger la actividad es alta y el proyecto ejercerá una afección poco significativa sobre el entorno, por lo tanto el potencial impacto que producirá la actividad será poco significativo y compatible con el medio.

Considerando lo anteriormente expuesto, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 29 de diciembre de 2005, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Modernización de las infraestructuras para mejora del abastecimiento del sector II de la zona regable del río Calvache» en el término municipal de Barajas de Melo y Leganiel (Cuenca) 1.ª fase».

No obstante esta Resolución no exime de la obtención por el promotor de aquellas autorizaciones administrativas requeridas por la legislación sectorial, de cumplir las determinaciones incluidas en la Resolución de la Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla La Mancha de fecha 24-10-2003 sobre la declaración de impacto ambiental del proyecto modernización de las infraestructuras para la mejora del abastecimiento y ampliación del sector II de la zona regable del río Calvache, además se deberá comunicar el inicio de los trabajos a la administración cultural al objeto de establecer las cautelas arqueológicas que se consideren necesarias para la preservación del Patrimonio Histórico.

Madrid, 30 de diciembre de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**2661**

*RESOLUCIÓN de 20 de enero de 2006, 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 del Duero, tramo Soria (Este)-Venta Nueva. Carretera N-122 del p.k. 145 al p.k. 180, provincia de Soria», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

1. Objeto, justificación y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.—El objeto del estudio informativo es definir los trazados de las diferentes opciones viables para la construcción de la «Autovía del Duero A-11. Tramo: Soria (Este)-Venta Nueva. Carretera N-122 del p.k. 145 al p.k. 180», estudiando las posibles soluciones y seleccionando las alternativas más convenientes para su posterior desarrollo. Este proyecto forma parte del estudio previo denominado «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la Carretera N-122 entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad» y su inicio viene condicionado por el lugar de finalización de la alternativa seleccionada (Abión) en el estudio informativo «Autovía A-11. Tramo: Venta Nueva-Variante de Aranda de Duero (Este), carretera N-122 del punto kilométrico 180,0 al punto kilométrico 260,0» en el enlace de Venta Nueva, cuya declaración de impacto ambiental se publicó el 19 de noviembre de 2004 en el Boletín Oficial del Estado.

El promotor del presente proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que es también el órgano sustantivo.

2. Tramitación.-La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió la memoria-resumen del estudio previo «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la Carretera N-122 entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad» y realizó las consultas previas el 15 de abril de 1999.

El anexo I presenta un resumen de las respuestas a las consultas realizadas.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo «Autovía del Duero A-11. Tramo Soria (Este)-Venta Nueva. Carretera N-122 del p.k. 145 al p.k. 180, provincia de Soria» al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de junio de 2002, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Soria» de 1 de julio de 2002, en el «Diario de Soria» y en el «Heraldo de Soria» de 27 de junio de 2002. Una vez finalizada la información pública, se remite el expediente completo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 27 de diciembre de 2002.

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

El estudio informativo «Autopista de peaje Soria-Tudela. Provincias de Soria, Zaragoza, La Rioja y Navarra» de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que fue sometido a información pública el 1 de marzo de 2003, tiene un tramo común con el estudio informativo objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

Un resumen del resultado del trámite de información pública en lo que se refiere al tramo común con la autovía Soria-Venta Nueva se acompaña como anexo III.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, el 6 de junio de 2003, a la Dirección General de Carreteras la elaboración de un estudio de impacto ambiental en el que se evaluarán conjuntamente los estudios informativos relativos a la «Autovía del Duero A-11. Tramo Soria (Este)-Venta Nueva. Carretera N-122, del p.k. 145 al p.k. 180» (EI-1-SO-14) y la «Autopista de peaje Soria-Tudela» (EI-1-136.B). En octubre del 2003 se remitió el estudio de sinergia «Autovía del Duero A-11. Tramo Soria (Este)-Venta Nueva y Autopista de peaje Soria-Tudela».

Un resumen del estudio de sinergia se acompaña como anexo IV.

El 17 de septiembre de 2003, la Consejería de Medio Ambiente remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, mediante fax, el informe elaborado por la Delegación Territorial de Soria (Servicio de Medio Ambiente) de la Junta de Castilla y León con fecha de redacción de 26 de septiembre de 2002. En el citado informe se solicita el desplazamiento de la alternativa Sur (4 A) hacia el sur siguiendo el límite del término municipal de Los Rábanos.

El 4 de marzo de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita información complementaria sobre algunos aspectos suscitados a lo largo del procedimiento, incluyendo la propuesta realizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León anteriormente mencionada. Se recibió contestación a estas cuestiones desde la Dirección General de Carreteras el 14 de octubre de 2005, que incluye un informe del Servicio de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Soria de la Junta de Castilla y León de 22 de junio de 2005.

3. Descripción del proyecto y análisis de alternativas.-La autovía se localiza íntegramente en la provincia de Soria, limitada al oeste por los términos municipales de Nódalo y Aldehuela de Calatañazor y al este por Fuensaúco.

Las características principales del diseño de la autovía son:

Velocidad de proyecto: 120 Km/h en todo el trazado, excepto en algunos puntos que será de 80 y 100 Km/h.

2 calzadas de dos carriles por sentido de 3,5 m de ancho.

Anchura de arcenes: exterior de 2,5 m e interior 1 m.

Anchura de mediana: 7 m (variable).

Rampa máxima: del 4 ó 6% según alternativas.

Análisis de alternativas.

Alternativas propuestas en el estudio previo.

En la memoria-resumen se caracterizaron varios corredores, de los cuales se seleccionaron dos mediante un análisis multicriterio, donde se hizo una valoración ambiental, económica, de rentabilidad y accesibilidad. Estos corredores tienen 10 kilómetros de anchura y se denominaron:

Corredor Norte, la franja que discurre a lo largo de la nacional N-122.

Corredor Sur, el corredor que se localiza al sur de la ciudad de Soria.

Alternativas definidas en el estudio informativo.

Alternativa Norte de Soria.

Alternativa Norte: 41.520 m de longitud.

Alternativa Norte. Variante 1: 42.758 m de longitud.

Alternativa Norte. Variante 2: 42.310 m de longitud.

La Alternativa Norte (tramo Norte 1+2A+2B+3A+4) comienza en Venta Nueva (término municipal de Calatañazor), discurre próxima a las

localidades de Villaciervitos y de Villaciervos. Continúa hacia el término municipal de Golmayo que se bordea por el sur. Se pasa Soria por el norte hasta llegar al enlace con la N-111 (enlace Soria Norte). Este tramo se denomina en el esquema del estudio informativo como tramo Norte 2B. El trazado se aproxima a la actual N-122 en la zona de cruce con el río Duero, continúa al norte de la N-122 hasta llegar al cruce del ferrocarril, donde se unirá el trazado de la variante 1 de la Alternativa Norte, este tramo se denomina tramo Norte 3A.

La variante 1 de la Alternativa Norte (tramo Norte 3B), a partir del enlace Soria Norte, gira al norte acercándose a la localidad de Garray, cruzando el río Duero y el río Merdancho. El trazado continúa al sur de las ruinas de Numancia, descendiendo hasta conectar con la Alternativa Norte.

La variante 2 de la Alternativa Norte (Tramo Norte 2-A. Duplicación Ronda Norte) consiste en duplicar la actual ronda Norte de Soria desde las inmediaciones de Golmayo hasta Fuensaúco. El cruce del río Duero será en el mismo punto que la N-122.

En el entorno de la confluencia de las carreteras N-122 y N-234, la autovía discurrirá paralelamente a la N-122 hasta llegar a Fuensaúco, final de la zona de estudio. (Tramo Norte 4).

Alternativa Sur de Soria.

Alternativa Sur: 39.927,493 m de longitud.

Alternativa Sur. Variante 1. Discurre por el Norte de Villabuena (41.085,567 m. de longitud)

Alternativa Sur. Variante 2. Propone un trazado distinto en la zona del cruce de la N-111 y del río Duero al sur de la variante 1 (41.244,819 m de longitud).

La Alternativa Sur (Tramo Sur 1+2A+3+4A+5) parte de un punto situado a 200 m al sur de la localidad de Nódalo, que responde al punto de finalización de alternativas finalmente no seleccionadas en el estudio informativo del tramo anterior con DIA publicada en BOE el 19 de noviembre de 2004. En la localidad de Las Fraguas continúa en dirección este hasta llegar a Villabuena, (Tramo Sur 1). El Tramo Sur 2A pasa por el sur de esta localidad y sigue hacia Camparañón. La Variante 1 Alternativa Sur (Tramo Sur 2B) discurre al norte de Villabuena, finalizando también en las proximidades de la localidad de Camparañón. La alternativa Sur continúa y llega hasta el cerro de Ambroz, de donde parten 2 posibles trazados al norte de Navalcaballo (la Alternativa Sur, que se corresponden con el Tramo Sur 4A, y la Variante 2 de la Alternativa Sur; que se corresponde con el Tramo Sur 4B y se localiza al sur de la 4A). En ambos casos la alternativa Sur finaliza con el tramo Sur 5

Alternativa Sur (Tramo Sur 4A). Discurre por la zona de la Atalaya y la Dehesa de Arriba, cruza el Duero a 1.700 m del embalse de Los Rábanos, bordea el río por la zona de la Cerrada de Tía María (Sierra del Picazo) y toma dirección noreste hasta llegar a la localidad de Alconaba.

Variante 2, Alternativa Sur (Tramo Sur 4B). Discurre al sur de la Alternativa Sur por Valdeloshigares hacia la Majada de las Vacas y atravesando la Hoya Zapata y la Carrascosa. Antes del cruce del Duero hay que realizar un falso túnel de 450 m de longitud en el Alto de Peñablanca. Termina en la localidad de Alconaba.

A partir de Alconaba el trazado (Tramo Sur 5) continúa dejando las poblaciones Martialay al Sur y Ontalvilla de Valcorba al Norte, cruza la N-234 y el ferrocarril donde se sitúa el Enlace Soria-Este hasta llegar a Fuensaúco donde conectará con N-122.

Alternativa: Variante Norte-Conexión Norte-Sur-Variante Sur.

Hay dos posibles conexiones de la Variante Norte con la Variante Sur. Una al sur de la localidad de Villabuena (Conexión Norte-Sur 1) y otra al norte (Conexión Norte-Sur 2).

Los 5 primeros kilómetros los comparte con la Alternativa Norte y en el enlace de Mallona gira en dirección sureste hacia la localidad de Villabuena. La conexión Norte-Sur 1 discurre al sur de la localidad ésta localidad y la conexión Norte-Sur 2 discurre por el norte de la misma.

Los dos trazados se unen al norte de Camparañón, conectando con la Alternativa Sur.

El estudio informativo realiza una valoración sobre las alternativas parciales mediante un análisis multicriterio, que consta de dos fases. En primer lugar se aplica el método Pattern, distinguiéndose cuatro tipos de criterios, ambientales, económicos, funcionales y territoriales, con un peso relativo del 25% cada uno de ellos y finalmente un análisis de robustez y sensibilidad.

Una vez concluido el análisis se recomienda la Alternativa Norte (Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Duplicación Ronda Norte). No obstante, en el análisis multicriterio no se han tenido en cuenta los condicionantes que puedan surgir en la concepción de la Autopista Soria-Tudela. En el caso de que el trazado definitivo de dicha actuación discurriera al sur de Soria, el estudio informativo indica que mejorarían las puntuaciones de los indicadores económicos y territoriales de la Alternativa Norte-Sur (Tramo Norte 1+Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4A+Tramo Sur 5), por lo que se podría proponer ésta como alternativa recomendada.

Alternativas valoradas en el estudio de impacto ambiental.

El método utilizado para la jerarquización ambiental de las alternativas planteadas se basa en la cuantificación de los impactos y su enjuiciamiento tras la aplicación de las medidas correctoras. En base a los resultados obtenidos se establece la siguiente jerarquía de mejor a peor desde el punto de vista ambiental:

1. Alternativa norte: Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Duplicación Ronda Norte (Variante 2 norte).
2. Alternativa norte: Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Tramo Norte 2B+Tramo Norte 3A+Tramo Norte 4.
3. Alternativa norte: Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Tramo Norte 2B+Tramo Norte 3B (Variante 1 Norte)+Tramo Norte 4.
4. Alternativa Norte-Sur: Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte – Sur 1+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4A+Tramo Sur 5.
5. Alternativa Norte-Sur: Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4A+Tramo Sur 5.
6. Alternativa Norte-Sur: Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 1+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B (Variante Sur 2)+Tramo Sur 5.
7. Alternativa Norte-Sur: Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B (Variante Sur 2)+Tramo Sur 5.
8. Alternativa Sur: Tramo Sur 1+Tramo Sur 2A+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4A+Tramo Sur 5.
9. Alternativa Sur: Tramo Sur 1+Tramo Sur 2B (Variante Sur 1)+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4A+Tramo Sur 5.
10. Alternativa Sur: Tramo Sur 1+Tramo Sur 2A +Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B (Variante Sur 2)+Tramo Sur 5.
11. Alternativa Sur: Tramo Sur 1+Tramo Sur 2B (Variante Sur 1) +Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B (Variante Sur 2)+Tramo Sur 5.

Alternativas incluidas en el estudio de sinergia.

Se realiza un análisis conjunto de las infraestructuras: «Autovía del Duero A-11. Tramo Soria (este)-Venta Nueva» y «Autopista de Peaje Soria-Tudela». La autovía Medinaceli-Soria queda fuera del análisis al ser una infraestructura independiente de ambos escenarios.

En el estudio informativo Soria-Venta Nueva se habían considerado diferentes alternativas parciales. En concreto, en la zona del cruce del río Duero se estudió una alternativa parcial situada más al sur, denominada «Alternativa Sur 4B». En el estudio multicriterio de estas alternativas se consideró que las dos alternativas eran muy similares desde el punto de vista ambiental, funcional y territorial, pero al ser la Alternativa Sur 4B de mayor longitud y teniendo la necesidad de construir un falso túnel de 450 m, lo que implicaba un mayor coste de inversión, se optó por la solución finalmente propuesta por el sur «Alternativa Sur 4A», que cruza el río Duero en la zona de los meandros, donde se sitúa la granja Matamala.

En la consideración sobre los trazados propuestos, el promotor ha interpretado que en la información pública del estudio informativo Soria-Tudela la opinión mayoritaria de las organizaciones e instituciones sorianas apoyaban una alternativa al sur de Soria, concretamente la «Alternativa Sur 4B».

La nomenclatura para definir los tramos de cada una de las alternativas se corresponde con la del estudio informativo Soria-Venta Nueva.

Escenario 1: Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Duplicación Ronda Norte (Variante 2 Norte)+Tramo Sur 4B+Tramo Sur 5.

Escenario 2: Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B+Tramo Sur 5.

Los tramos llamados «Tramos Sur 4B» y «Tramo Sur 5» son comunes a la «Autopista de Peaje Soria-Tudela».

La jerarquización de ambas alternativas es el resultado de la suma de los valores negativos de los diferentes impactos para cada tramo: cuanto mayor sea el valor negativo obtenido de los impactos globales peor será considerada esa alternativa. Según este método, el Escenario 2 es la opción que produce menor impacto ambiental.

El Escenario 2 es la solución denominada en el estudio informativo Soria-Venta Nueva «Alternativa Norte-Sur» con la adopción de la alternativa parcial de trazado denominada «Alternativa Sur 4B». Su valoración y análisis se recoge en el mencionado estudio.

4. Descripción del medio.–Del estudio de impacto ambiental se comprenden los siguientes aspectos relevantes del medio:

Los materiales de la zona –calizos o detríticos –son impermeables, siendo la principal forma de drenaje por escorrentía superficial.

Hidrológicamente esta zona pertenece a la vertiente atlántica. El río Duero vertebraba un conjunto de arroyos y ríos que vierten en éste. Presenta algunas lagunas que constituyen pequeños humedales: laguna Honda, laguna de los Llanos de la Herrada, laguna de Villaciervitos y laguna de Villaciervitos.

En el estudio de impacto ambiental se identifican las siguientes unidades de vegetación:

Sabinar: Bosques climácicos de *Juniperus thurifera*, bien representados en los términos municipales de Villaciervitos, Calatañazor y Golmayo. En las inmediaciones del área de estudio se encuentra el Sabinar de Calatañazor, donde existen rodales de esta formación vegetal con una de las mayores densidades del mundo.

Encinar: Unidad bien representada en el entorno del Duero, Sierra de Santa Ana y debajo del Embalse de Los Rábanos, en Las Fraguas y Villabuena. Puede aparecer mezclada con pino negral (*Pinus pinaster*).

Vegetación de ribera: En la ribera del Duero, las alisedas (*Alnus glutinosa*) han dado paso a las plantaciones de *Populus x canadensis*.

Melajar: Esta unidad está representada entre Golmayo y Villaciervitos, y entre Soria y Fuensaúco.

Pinar de repoblación.

Matorral: Se diferencian dos tipos, uno corresponde al matorral ácido-filo y el otro matorral basófilo, siendo éste último dominante. Estos matorrales calcícolas y de karst presentan especies poco comunes.

En el área de estudio del estudio de impacto ambiental se han identificado algunas especies recogidas por el Anexo II del Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de especies amenazadas. En este anejo se recogen las especies Catalogadas de Interés Especial. Estas son: *Lutra lutra* (nutria), *Felix sylvestris* (gato montés), *Neophron percnopterus* (alimoche común), *Falco peregrinus* (halcón peregrino), *Otis tarda* (avutarda común), *Ciconia ciconia* (cigüeña común), *Águila chrysaetos* (águila real), *Chersophilus dupontii* (alondra de Dupont), *Miniopterus schreibersii* (murciélago de cueva), *Plecotus auritus* (murciélago orejudo setentrional), *Circaetus gallicus* (culebrera europea) y *Ardea cinerea* (garza real), entre otras. El estudio de impacto y el estudio de sinergias indican la presencia en determinados hábitat de la zona de estudio de especies de vertebrados terrestres que deben ser consideradas a la hora de dimensionar los pasos de fauna o de considerar los riesgos para la seguridad vial (corzo, jabalí, ciervo).

Existen en la zona elementos de interés arqueológico y patrimonial. Los principales son: la calzada romana correspondiente a la vía 27 del itinerario Antonino, que cruza la provincia de este a oeste, existiendo algún tramo reconocible denominado «Calzada Romana de Uxama»; las ruinas de Numancia; diversas ermitas apartadas de los centros urbanos así como el puente romano de Camparañón. Por último hay una importante red de vías pecuarias que se encuentran afectadas por los trazados de las distintas alternativas de la vía.

5. Análisis del proceso de evaluación: descripción de las fases y relaciones de los contenidos.

a) Fase de consultas y definición del alcance de la evaluación; impactos significativos iniciales.

En las consultas recibidas se exponen los siguientes aspectos relacionados con las posibles afecciones medioambientales de las alternativas planteadas en el estudio previo «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la Carretera N-122, entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad»:

Afección a Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) «Riberas del Río Duero y Afluentes» (ES4170083) y «Sabineros Sierra de Cabrejas e Hinodejo» (ES4170029); Espacios Naturales Protegidos (Sierra de San Marcos en el término municipal de Golmayo) y Montes de Utilidad Pública.

Afección sobre las poblaciones de fauna y avifauna (aves rupícolas) incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE.

Afección sobre la hidrología superficial y zonas húmedas propuestas para su inclusión en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León. Éstas son: La Laguna de los Llanos de la Herrada (con código SO-9), Laguna Honda (SO-14), Laguna de Villaciervitos (SO-28) y Laguna de Villaciervitos (SO-29).

Afección a yacimientos declarados Bienes de Interés Cultural. Los más importantes son: la Calzada Romana de Uxama y las ruinas de Numancia.

Afección sobre las vías pecuarias y pasos de ganado.

b) Estudio de impacto ambiental.

Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos.

El estudio de impacto ambiental contempla las siguientes medidas correctoras y preventivas relativas a los impactos más significativos asociados al proyecto.

Afección sobre Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) «Riberas del Río Duero y Afluentes» ES4170083 y «Sabineros Sierra de Cabrejas e Hinodejo» ES4170029. El estudio de impacto ambiental considera que la alternativa propuesta (Alternativa Norte Ronda Norte 3B) es la de menor afección sobre los LIC. Otras medidas previstas consistirán en proceder, con anterioridad al inicio de las obras, a la planificación y balizamiento de las superficies de actuación.

Los ejemplares de *Juniperus thurifera* que tengan que ser eliminados durante las obras se prepararán para su posterior trasplante.

El cruce del río Duero se realizará mediante viaductos, con luz suficiente para salvaguardar los valores ambientales que motivaron la declaración del LIC «Riberas del Río Duero y Afluentes». El estudio de impacto ambiental indica que el número de pilares, la distancia entre ellos y el método constructivo debe ser el más apropiado para salvaguardar el medio.

Afección a la fauna. La construcción de una autovía conlleva la fragmentación del territorio produciéndose un efecto barrera sobre el tránsito de la fauna. En este sentido se han diseñado algunos pasos de fauna acondicionados para ser utilizados por los animales. Se propone una estructura hiperestática tipo pórtico apta para los mamíferos de la zona con un mínimo de 4,00 m de gálibo vertical y de 6,75 m de gálibo horizontal. Deben resultar atractivos para los animales, permitiendo la entrada de luz, con embocaduras con plantaciones y arbustos.

Localización de los pasos de fauna de acuerdo con el estudio de impacto ambiental (posteriormente se recogen en el estudio de sinergias y en informes del promotor posteriores a la información pública llegando a garantizar una estructura que permita el paso cada kilómetro.)

Alternativa Norte:

Tramo 1, P.K. 2+500 (aprox).

Tramo 2A, P.K. 17+500 (aprox).

Tramo 4, P.K. 34+500 (aprox).

Duplicación Ronda Norte, P.K. 10+700 (aprox).

Conexión Norte-Sur.

Tramo 1, P.K. 5+250 (aprox).

Tramo 2, P.K. 7+750 (aprox).

Alternativa Sur.

Tramo 1, P.K. 4+500 (aprox).

Tramo 4A, P.K. 28+750 (aprox).

Tramo 4B, P.K. 4+000 (aprox).

Tramo 5, P.K. 30+750 (aprox).

La vía presentará un cerramiento de malla, reforzado en su parte inferior y enterrada unos treinta centímetros, con postes cada 3 metros.

Está previsto adaptar los drenajes, los pasos superiores, inferiores y falso túnel para favorecer el paso de fauna.

Tanto las adaptaciones de estructuras como paso de fauna como los pasos específicos previstos deberán diseñarse de forma que se garantice el cumplimiento de las dimensiones mínimas (altura, anchura e índice de apertura) de acuerdo con las especies determinantes presentes en la zona. También se tendrán en cuenta éstas en la determinación de la altura del vallado, la distancia entre pasos y la instalación de dispositivos de escape.

Afección sobre la vegetación y el paisaje. Se planificarán y delimitarán las áreas de actuación. Se aprovecharán los caminos existentes y se realizarán los nuevos tramos de la autovía progresivamente, si fueran necesarios nuevos caminos se evitarán las fuertes pendientes y la cercanía a los arroyos. Se evitará que las zonas de alto valor sean utilizadas como vertederos y se realizarán medidas dirigidas a la recuperación de la cubierta vegetal tras las obras. Las posibles ubicaciones de vertederos identificadas en el estudio informativo están localizadas en zonas catalogadas como valor ambiental bajo por el estudio de impacto ambiental. La identificación definitiva de préstamos y vertederos, con su correspondiente análisis ambiental, se realizará en el proyecto de construcción de acuerdo con el documento aportado por la Dirección General de Carreteras en octubre de 2005.

Las instalaciones se localizarán en las zonas de menor valor ecológico.

Desde el inicio de las obras se utilizarán los trazados de las futuras vías de servicio como caminos de acceso y circulación durante la fase de obras.

La tierra vegetal se retirará y se acopiará para su conservación y utilización en los trabajos de revegetación.

Se planificarán labores de revegetación de taludes, pasos elevados, medianas, nudos, enlaces y el entorno de la vía –zonas degradadas por las obras, pantallas vegetales. El estudio de impacto ambiental indica las especies autóctonas que se van a utilizar.

Se conservarán y trasplantarán los ejemplares de *Juniperus thurifera* eliminados durante las obras.

Afección al suelo, subsuelo y calidad de las aguas por contaminación. Las áreas donde se desarrollen trabajos de obra estarán dotadas de bidones y otros elementos adecuados de recogida de residuos sólidos y residuos líquidos de obra. Tras su recogida serán entregados a un gestor autorizado.

Se habilitará un área específica, pavimentada o suficientemente impermeabilizada, para realizar las operaciones de mantenimiento, lavado, repostaje, cambio de aceite, etc.

Tras la finalización de las obras se retirarán los desechos, materiales sobrantes y las instalaciones temporales; en los terrenos que hayan resul-

tado compactados se reparará hasta una profundidad de unos 50-75 cm. En los taludes se realizará un escarificado.

Las aguas residuales se tratarán mediante canalizaciones a sección cerrada que desembocuen en una fosa séptica (fija o móvil).

Afección sobre el sistema hidrológico. Protección de la red de drenaje superficial, ajustándose a las cuencas naturales del terreno. Se realizarán obras de fábrica sobre los cauces de drenaje interceptados transversalmente por la calzada para permitir su continuidad. Las cunetas de drenaje longitudinal se adaptarán a las cuencas naturales del terreno. Se prohibirá la utilización de los canales de drenaje como vertederos o para el depósito o acopio de materiales.

Afección sobre el patrimonio histórico y cultural. Se procederá con autorización de la Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León a la realización de excavaciones o prospecciones arqueológicas de tipo intensivo previas al inicio de las obras. Se incorpora al proyecto constructivo un programa de actuación ante la posibilidad de aparición de yacimientos arqueológicos.

Se mantendrá la integridad física y la continuidad de las vías pecuarias afectadas por el proyecto mediante la construcción de pasos inferiores o superiores que conserven los anchos reglamentarios.

Afección a la atmósfera. Para disminuir la contaminación acústica se realizarán las siguientes operaciones que se citan a continuación.

Se llevará a cabo una puesta a punto de los motores de la maquinaria utilizada.

Los camiones transportarán el material llevando las cajas cubiertas con lonas.

Se prevén riegos periódicos sobre las pistas y vegetación afectada por las obras.

Se establece un protocolo de actuación para las operaciones de carga y descarga y relativa a los movimientos de maquinaria, para evitar el incremento de los niveles sonoros.

Para disminuir la emisión de ruido de circulación en la fase de explotación de la vía se tendrán en cuenta variables de diseño: trazado, rampa mínima, utilización de pavimentos drenantes. Se instalarán pantallas acústicas en las zonas más conflictivas y pantallas vegetales en los puntos donde se puedan producir molestias. Se recomienda que las pantallas acústicas estén acompañadas de pantallas vegetales a ambos lados y las pantallas vegetales deben ser de al menos 20 m de anchura y seleccionar especies de coníferas o cupresáceas.

La distribución de las pantallas acústicas/vegetales está indicada en el estudio de impacto ambiental.

#### c) Información pública.

Las cuestiones más relevantes de las alegaciones de contenido ambiental son:

Debido a la afección que se produce sobre una zona de gran valor ecológico, el Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales (IIMA) y la empresa Vapimala, S.L. proponen la Alternativa Norte frente a las demás alternativas propuestas, ya que ésta se desarrolla a través de una zona industrial y urbanizada y la Alternativa Sur se desarrolla por una zona casi virgen y completamente deshumanizada, que requerirá la creación de grandes taludes y supondría el aislamiento de la Sierra del Picazo. Indican que en los Tramos Sur 4A y Tramo Sur 4B se afecta suelo catalogado como de «Protección ecológica y paisajística» y de «Protección forestal» respectivamente, el Tramo Sur 4A afecta directamente al Patrimonio Histórico Artístico invadiendo el caserío principal de la finca Matamala y la Nevera Medieval.

La ocupación de la margen izquierda de la N-122 en el inicio de la Alternativa Norte, hasta el término municipal de Villaciervos, afectaría al LIC «Sabinas Sierra de Cabrejas e Hinodejo» ES4170029. En cuanto a la afección de la margen derecha, se debe tratar de respetar las tierras de labor y los arroyos existentes. La propuesta realizada por varios particulares y la Asociación de propietarios del monte Halconillo y otras Sociedades de Villaciervos, consiste en apoyar la opción de la Alternativa Duplicación Norte con alguna modificación.

El Ayuntamiento de Golmayo plantea alternativas en relación a las afecciones sobre el enlace de Mallona, la sección de caminos agrícolas, las estructuras, viaductos, drenajes, reposición de servicios, pasos de fauna y regadíos entre otros. Manifiesta su preferencia por la Alternativa Duplicación Norte, aunque no se oponen a la Alternativa Norte-Sur.

#### d) Estudio de sinergia.

El objeto de este estudio es dar respuesta al escrito de 6 de junio de 2003, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, referente a los estudios de impacto ambiental de los estudios informativos de:

«Autovía del Duero A-11. Tramo: Soria (este)–Venta Nueva» (EI-1-SO-14).

«Autovía Medinaceli –Soria» (EI-1-136.A).

«Autopista de peaje Soria –Tudela» (EI-1-136.B).

Se realiza un análisis conjunto de las infraestructuras: «Autovía del Duero, A-11. Tramo Soria (este)-Venta Nueva» y «Autopista de Peaje Soria-Tudela». La autovía Medinaceli-Soria queda fuera del análisis al ser una infraestructura independiente de ambos escenarios.

Se plantean dos escenarios posibles: Escenario 1 (Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Duplicación Ronda Norte (Variante 2 Norte)+Tramo Sur 4B+Tramo Sur 5) y Escenario 2 (Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B+Tramo 5). Los tramos llamados «Tramos Sur 4B» y «Tramo Sur 5» son parte de la «Autopista de Peaje Soria-Tudela» que deben ser construidos en cualquiera de los casos.

Las afecciones identificadas coinciden con las descritas en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo de la Autovía Soria-Venta Nueva. Se han analizado las que se producen sobre la vegetación, el paisaje, los hábitat, la fauna, la hidrología y la calidad de las aguas, el suelo y el relieve del entorno de la vía, el patrimonio histórico-artístico, la atmósfera y la climatología.

Las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de sinergia son similares a las que ya se plantearon en el estudio informativo de la Autovía Soria-Venta Nueva.

La jerarquización de los escenarios propuestos, tras el análisis de los impactos y sus medidas preventivas y correctoras, consiste en la suma de la media de los impactos de cada tramo de la infraestructura «Autovía del Duero» por un lado y por otro los que corresponden a la «Autopista Soria-Tudela».

El estudio concluye que el Escenario 2, es la opción que produce menor impacto. Está compuesta por tres tramos que corresponden a la Autovía del Duero (Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3) y dos más, el Tramo Sur 4B y Tramo Sur 5, que resultan comunes con la «Autopista Soria-Tudela».

#### e) Información complementaria.

Debido a los informes recibidos posteriormente a la información pública, remitidos por el Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales y por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, el 4 de marzo de 2005, información complementaria al estudio informativo y al estudio de sinergia.

A continuación se expone el contenido más significativo de la respuesta remitida por la Dirección General de Carreteras el 14 de octubre de 2005, que adjunta un informe de la Demarcación de Carreteras del Estado Castilla y León Oriental, unas aclaraciones de la empresa redactora de estudio informativo, un informe de la empresa redactora del estudio de impacto ambiental y un informe del Servicio de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Soria de la Junta de Castilla y León, este último de junio de 2005.

Informe de la Demarcación de Carreteras Estado de Castilla y León Oriental:

Recuerda que la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la Autovía Medinaceli-Soria recogía las conclusiones del estudio de sinergia de todas las actuaciones conjuntas en el que se tuvieron en cuenta las alegaciones recogidas en los tres expedientes de información pública. En la declaración se aceptaba la solución de la Alternativa Sur 4B.

Respecto a la sugerencia del Servicio de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León sobre su preferencia por la Alternativa Sur 4A, aprovechando así el mismo corredor del gasoducto, la Demarcación de Carreteras del Estado de Castilla y León Oriental manifiesta que el trazado del gasoducto va a condicionar el trazado de la autovía en la zona de paso de los meandros del río Duero, donde el encaje para la protección de las riberas del río ya ofrece importantes dificultades.

Informe de la empresa redactora del estudio informativo (junio 2005):

Las alternativas indicadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en concreto la propuesta por el Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales (IIMA) y la de la Junta de Castilla y León en su escrito de 17/09/03, no estaban contempladas en el estudio informativo ni tampoco en el «Informe de Alegaciones». En el estudio de sinergia, únicamente se planteó el Tramo 4B puesto que ésta era la única alternativa posible para conectar con la Autopista Medinaceli-Soria, de forma razonable.

En relación con la afección al LIC «Riberas del Río Duero y Afluentes» se expone que el cruce del río Duero está previsto mediante la realización de un viaducto de 210 m, con luz suficiente para salvaguardar los valores ambientales que motivaron la declaración del LIC. El LIC «Sabinas Sierra de Cabrejas» no resultará afectado, al discurrir el trazado paralelo a los límites.

El informe contesta a las cuestiones planteadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Informe de la empresa redactora del estudio de impacto ambiental (junio de 2003)

Contesta al informe medioambiental del Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales (IIMA) del 23 de abril de 2003. Destacando lo siguiente:

La afección al LIC resulta inevitable para cualquiera de las alternativas propuestas en el Estudio de impacto ambiental.

La fragmentación del hábitat se corregirá mediante el diseño de los pasos de fauna que garanticen los movimientos de las especies.

Sobre otras cuestiones planteadas respecto a la afección a otras especies de interés presentes en el área de estudio, se responde que los datos proporcionados o existentes no son decisivos para llevar a cabo medidas protectoras.

Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León. (Junio de 2005).

Afecciones derivadas de las Alternativas Sur (Tramo Sur 4A) y Sur-2 alternativa más al sur que la alternativa sur 4A:

Alternativa Sur (Tramo Sur 4A).

Afección sobre las vías pecuarias: Cordel de Ganados, Cordel de Malandares, y Cordel del Camino Real.

Alternativa Sur-2.

Afección sobre las vías pecuarias: Cordel del Águila, Cordel de Malandares y Cordel (vereda) del Camino Real.

Afección sobre los Montes de Utilidad Pública (MUP): «Robledal» (Pinus pinaster, Quercus pyrenaica y pastizal) y «Bardal y Carrascosa» (Pinus pinaster, Quercus pyrenaica y Quercus ilex).

En ambas alternativas se debe mantener la integridad física y la continuidad de las vías pecuarias afectadas.

Las dos alternativas afectan al LIC «Riberas del Duero y Afluentes», al tener que atravesar el río Duero, pero siempre en una porción muy pequeña. Esta afección debe ser abordada cuidadosamente en el propio diseño y en las medidas correctoras.

El informe del 26 de septiembre de 2002, de este mismo servicio, planteó la posibilidad de desplazar la Alternativa Sur (4A) hacia el sur, coincidiendo con el término municipal de Los Rábanos, para evitar la afección sobre el encinar existente. Vista la nueva solución adoptada, Alternativa Sur-2 (4B), condicionada por la difícil topografía, este servicio territorial manifiesta que la considera inviable por ocasionar una mayor afección que la originaria Alternativa Sur, en concreto en los siguientes puntos:

Afección sobre masas arboladas de Pinus pinaster y especies acompañantes Quercus pyrenaica y Quercus ilex. No obstante, la afección a la masa de encinar se produce en las dos alternativas.

La afección a los montes públicos supondría su aislamiento, dificultando su gestión y protección, conllevando en cierta medida la pérdida de los valores que ocasionaron su declaración como MUP.

Supone mayor movimiento de tierras. (En el estudio informativo el mayor desmonte se palia con un falso túnel).

Esta alternativa supone la apertura de nuevos corredores en el entorno del río Duero, dada la existencia de otras infraestructuras como el Gasoducto Soria-Ágreda, coincidente en su trazado en el cruce del río Duero con la Alternativa Sur.

La Alternativa Sur afecta al LIC «Riberas del río Duero y Afluentes» en 2 puntos. La actuación en el segundo punto de afección (pp.kk. 27+000 -27+500) deberá realizarse de manera extremadamente cuidadosa para evitar una barrera impermeable para aquellas poblaciones que dependen del río Duero.

El Servicio de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Soria de la Junta de Castilla y León entiende que la denominada Alternativa Sur (Tramo Sur 4A) puede ser la de menor afección al medio natural en general.

6. Tratamiento de las medidas complementarias-Red Natura 2000 o espacios y especies singulares.

#### I. Tratamiento de las medidas complementarias.

El estudio de impacto ambiental presenta una medida compensatoria sobre el puente romano de Camparañón, en relación a su consolidación y el acondicionamiento de los terrenos colindantes.

#### II. Red Natura 2000.

Las alternativas propuestas en el estudio informativo atraviesan el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Riberas del Río Duero y Afluentes» ES4170083 y limitan con el LIC «Sabinas Sierra de Cabrejas e Hinojejo» ES4170029.

El LIC «Riberas del Duero y afluentes» ES4170083, se extiende desde el término municipal de Garray hasta el de Los Rábanos, comprendiendo los márgenes del Río Duero y sus afluentes. La ribera del río presenta un interesante espacio forestal que da cobijo a la microfauna y aves, con gran valor paisajístico.

El cruce del LIC «Riberas del Duero y Afluentes», de acuerdo con lo indicado por el promotor, se ha proyectado con un viaducto de 210 m en

la solución 4B, con luz suficiente para salvaguardar los valores ambientales que motivaron la designación del LIC y sus objetivos de conservación. La disposición de las pilas de los planos del estudio informativo es reconocida como orientativa por el promotor, dada la escala de trabajo del estudio informativo, debiendo concretarse tanto la tipología del viaducto como el método constructivo en fases posteriores del proyecto de forma que el LIC no se vea afectado. La luz prevista inicialmente a falta de posteriores estudios más detallados es de 150 m y es suficiente según el promotor para salvar tanto el río como sus márgenes.

El LIC «Sabinas Sierra de Cabrejas e Hinodejo» ES4170029 se extiende por los términos municipales desde Abejar hasta Soria. La autovía se aproxima a este sabinar a su paso por los términos municipales de: Venta Nueva, La Mallona, Las Fraguas, Villaciervitos, Villaciervos, Carbonera de Frentes y Golmayo. El 70% de su superficie está ocupada por sabinas siendo su gran tamaño uno de sus principales valores. Esta especie requiere protección debido a su lento crecimiento y a que se encuentra en regresión frente a otras especies.

El promotor indica que este LIC no resulta afectado por el trazado planteado (Tramo Norte 1 y conexión Norte-Sur2), que discurre paralelo a los límites del LIC. La definición de los enlaces corresponde a otras fases del proyecto, donde se tendrán en cuenta los límites del LIC para evitar su afección. El estudio informativo incorpora pasos de fauna.

7. Especificaciones para el seguimiento.—El programa de vigilancia ambiental se ha redactado para alcanzar los siguientes objetivos:

Un cumplimiento efectivo de las medidas correctoras y protectoras.

El control de los impactos de difícil estimación en el momento de la redacción del estudio de impacto ambiental.

El seguimiento de los impactos previstos más importantes de acuerdo con la valoración de impactos efectuada en el estudio de impacto ambiental.

El promotor del proyecto deberá contar con la asistencia de un especialista en medio ambiente a pie de obra, para que vigile el cumplimiento de todas las medidas protectoras, correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental, así como todas las medidas definidas en el proyecto de construcción.

El técnico debe visitar la zona de obra todo el tiempo que dure la construcción del viario y emitir un informe mensual de la evolución de las obras y sus incidencias, como por ejemplo la variación en la aplicación de alguna de las medidas correctoras. El promotor está obligado a remitir este informe al organismo ambiental competente.

La vigilancia se centrará en los siguientes parámetros:

Control de la ubicación de zonas de préstamos y vertederos.

Inspecciones del parque de maquinaria y oficinas, con atención al funcionamiento y cuidados de la maquinaria de obra (cambios de aceite, reglaje de motores, manejo de combustibles).

Control de la contaminación de las aguas.

Control de la emisión de polvo y gases.

Prevención de incendios (Plan de prevención para las fases de construcción y explotación).

Gestión de la tierra vegetal.

Verificación de que el cerramiento de la carretera no impide el acceso a los pasos de fauna, correcto diseño y mantenimiento de los pasos de fauna de acuerdo con las especies presentes en la zona.

Mantenimiento de la permeabilidad territorial durante las obras.

Se vigilará que las labores de restauración de la cubierta vegetal afectadas por las obras se ejecuten en los períodos señalados y se comprobará que las siembras se realizarán de forma previa a las plantaciones.

Realización de un Diario Ambiental de la Obra, para el seguimiento de las operaciones ambientales.

Una vez terminadas las obras la zona debe quedar libre de todo tipo de elementos o materiales aportados y originados durante la fase de construcción.

El estudio de impacto ambiental prevé remitir durante la fase de ejecución de las obras un informe al órgano ambiental competente con una periodicidad máxima de 6 meses. Debe quedar indicado si se cumplen o no las medidas protectoras y correctoras definidas en el estudio de impacto ambiental. En caso de no cumplirse alguna de las medidas correctoras debe indicarse las características del incumplimiento y si afectan a niveles máximos de impacto admisibles.

8. Condiciones de protección ambiental específicas.—El proyecto de construcción desarrollará las medidas mitigadoras de impactos propuestas en el estudio de impacto ambiental, el estudio de sinergia e informes posteriores a la información pública, de forma que no se produzcan impactos significativos en las fases de construcción y explotación. Se tendrá especialmente presente la minimización de la ocupación en las zonas ambientalmente sensibles (tramos 4A/4B como mínimo) para lo cual se reducirá la mediana a la mínima estricta (2m) prevista en la Instrucción de Trazado 3.1-IC, no habrá vías de servicio, se limitará la reposición de caminos a la mínima indispensable para garantizar la permeabili-

dad transversal de la autovía, y el diseño y proceso constructivo del viaducto sobre el Duero será tal que garantice la no afección al LIC tal como se recoge en el último informe del promotor (luz mínima de 150 m, longitud 210 m).

9. Conclusiones.—En consecuencia, teniendo en cuenta la valoración realizada por el promotor en el estudio informativo objeto de declaración de impacto ambiental y del estudio informativo de la autopista de peaje Soria-Tudela en lo que se refiere al tramo común con Venta Nueva-Soria, el estudio de sinergia, las alegaciones presentadas a ambos estudios informativos, el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León y el resto de documentación adicional habida en el proceso de evaluación; la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de enero de 2006, formula la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía del Duero A-11. Tramo: Soria (Este) –Venta Nueva. Carretera N-122 del p.k. 145 al p.k. 180», concluyendo lo siguiente:

El desarrollo de la Autopista Soria-Tudela ha condicionado el estudio informativo objeto de esta declaración, por lo que la Alternativa Norte (Duplicación Ronda Norte) no supone una solución satisfactoria para la continuidad entre ambas infraestructuras.

En lo que se refiere a las alternativas Tramo Sur 4A (4.2 del estudio informativo de la autopista de peaje Soria-Tudela) y Tramo Sur 4B (4.1.–Soria-Tudela) cabe significar:

La alternativa Tramo Sur 4A es la mejor valorada en el estudio de impacto ambiental de Venta Nueva-Soria por razones ambientales y también en el análisis multicriterio del estudio informativo por ser menor su coste de inversión, dado que tiene menor longitud y carece del falso túnel de 450 m de la alternativa 4B.

En el estudio de impacto ambiental de la autopista Soria-Tudela ambas aparecen con análoga calificación global y ambas presentan impactos severos, volviéndose a seleccionar en el estudio informativo la 4A por su menor coste.

El estudio de sinergia no compara ambientalmente estas dos soluciones y se decanta por asumir la 4B en razón de las informaciones públicas habidas.

La información pública presenta bastantes alegaciones que se oponen a la 4A y que prefieren la 4B (Esto ha sido manifestado en la información pública de la autopista de peaje Soria-Tudela, ya que en la relativa al estudio informativo Venta Nueva-Soria la información pública se centra fundamentalmente en la discusión entre trazados al norte o al sur de Soria y sólo algunas alegaciones entran a valorar en segundo término la opción 4A/4B).

El último informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León indica que ambas alternativas afectan al Lugar de Importancia Comunitaria «Riberas del Duero y Afluentes», aunque en una pequeña proporción, al cruzar el río Duero una vez. También indica que la 4A afecta además al río Duero en otro punto tangente a un meandro en una zona con condicionantes topográficos, en la que ya existe un gasoducto y en la que se afectaría a la Granja Matamala, debiéndose evitar en el diseño y ejecución de la autovía el efecto barrera para la fauna.

Respecto a la afecciones a masas boscosas de pinos, encinas y montes de utilidad pública, ambas alternativas las cruzan, entendiéndose el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria que la opción Tramo Sur 4B no es viable al tener mayor afección a dichas masas boscosas.

El último informe del promotor del proyecto considera que el gasoducto va a dificultar el encaje de la autovía en la zona de paso de los meandros del río Duero, donde ya ofrecía importantes dificultades sin la presencia del gasoducto, debido a la protección de las riberas del río, aspecto que supone una limitación a la viabilidad técnica de la alternativa Tramo Sur 4A.

En consecuencia, y en lo que se refiere a las opciones Tramo Sur 4.<sup>a</sup> y tramo Sur 4B se valora que la opción Tramo Sur 4B produce menor impacto en el LIC «Riberas del Duero y afluentes», debiendo corregir las afecciones a las masas boscosas aludidas.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la alternativa preferible ambientalmente del proyecto en su conjunto es la desarrollada en el escenario 2 del estudio de sinergia, propuesta por el promotor, que se corresponde con el siguiente itinerario: Tramo Norte 1 + Tramo Conexión Norte-Sur 2 + Tramo Sur 3 + Tramo Sur 4B + Tramo 5;

Lo que se pone en conocimiento de la Dirección General de Carreteras para tenerlo en cuenta en la autorización del proyecto.

Madrid, 20 de enero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Resumen de las consultas previas recibidas del estudio previo «Autovía del Duero. Corredor apoyado en la carretera N-122 entre Zaragoza y Valladolid. Vía de gran capacidad» relativas al tramo Venta Nueva-Soria

El contenido ambiental de las respuestas recibidas en relación con el citado proyecto son las que se resumen a continuación.

Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN), propone el desarrollo de corredores para el tramo comprendido entre Venta Nueva –Soria (Este): El corredor de la N-122 y el corredor sur. Se advierte sobre los mayores costes ambientales de este último corredor. Desaconseja dentro del corredor norte el tramo que aprovecha el valle del río Merdancho, por su afección a las ruinas romanas de Numancia.

ASDEN expone las razones ambientales que desaconsejan desechar otros corredores y propone variantes para algunos de los núcleos que interfieren en su propuesta de aprovechamiento de la N-122.

Dirección General de Estructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León. Expone:

No se prevén interferencias con posibles procesos de concentración parcelaria en ninguna de las escasas zonas pendientes de realizar.

Se prevé afección a áreas regables. El corredor Norte podría afectar a la Zona Regable del Campillo de Buitrago.

Todos los corredores atraviesan el Duero, debiendo minimizarse la afección a terrenos valiosos e irrecuperables.

Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León. Indica:

Los Espacios Naturales y Humedales deben completarse con los datos que se citan a continuación y que se refieren a los humedales de la provincia de Soria propuestos para su inclusión en el Catálogo de Zonas Húmedas de esta Comunidad.

Laguna de los Llanos de la Herrada, con código SO-9 (término municipal (T.M.) de los Rábanos). Laguna de agua dulce de régimen permanente fluctuante formada por aportes del acuífero detrítico y de escorrentía. Interesante por su extensión y buen estado de conservación.

Laguna Honda, con código SO-14 (T.M. de Alconaba). Es un pequeño humedal bien conservado y profundo, muy interesante por su carácter permanente asociado a una descarga permanente del acuífero de materiales detríticos.

Laguna de Villaciervos, con código SO-28 y Laguna de Villaciervitos, con código SO-29, en los términos municipales del mismo nombre. Ambas están asociadas al karst de la zona con probable carácter de pequeñas surgencias.

Delegación Territorial de Soria. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.

Expone que no se ha tenido en cuenta en la elaboración del Estudio Preliminar la normativa urbanística de los municipios afectados. Algunas de las bandas señaladas han sido trazadas sobre el Polígono Industrial de Soria, sobre suelos urbanizables y sobre suelos con Especial Protección como la Sierra de San Marcos en el municipio de Golmayo. Se adjunta las recomendaciones realizadas por el Jefe de la Sección de Urbanismo y Ordenación Territorial de Educación y Cultura de Soria, que se resumen a continuación:

En las directrices para el desarrollo ambiental deben ser contemplados los Montes de Utilidad Pública, intentando minimizar su afección.

El corredor que parece más idóneo es el que transcurre por la actual N-122, según criterios geológicos, geomorfológicos, hidrológicos, hidrogeológicos, longitudinales, faunísticos, botánicos y sociales. No parece conveniente que se abra un nuevo corredor cuando existe uno abierto y es adecuado.

Se deben planificar pasos alternativos cuando resulten afectadas las vías pecuarias.

Delegación Territorial. Servicio de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León.

Se informa que:

El Estudio Previo presenta referencias generales relativas al patrimonio y no se adjunta ningún plano donde se ubiquen estos elementos.

Resalta la importancia de dos yacimientos declarados Bienes de Interés Cultural, íntimamente relacionados por su localización con la N-122. De éstos, sólo la vía Astúrica-Caesar Augusta se encuentra en el entorno de nuestro proyecto.

Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León. Expone:

Es necesario evaluar y plasmar más exhaustivamente en el estudio preliminar los Bienes de Interés Cultural y especialmente las evidencias más importantes e íntimamente relacionadas por su ubicación con la

N-122 como por ejemplo, la vía Astúrica-Caesar Augusta. Considera oportuno realizar prospecciones intensivas de las franjas.

Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Gobierno de Navarra.

Resalta la importancia del eje planteado en el Estudio Previo para el Gobierno de Navarra, ya que el tramo entre Soria y la autopista A-68 (Valle del Ebro) debería constituir el tramo norte de la autovía Medinaceli-Soria-Tudela.

Sociedad Española de Ornitología (SEO):

Indica que se trata de una zona donde residen poblaciones de aves rupícolas, recogidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Destaca la afección a ecosistemas de ribera, incluidos en el anexo I de la Directiva Comunitaria 92/43/CEE, ya que se trata de uno de los más productivos y presenta gran cantidad de especies, realizando importantes funciones hidrológicas y biológicas. La conservación de este ecosistema es un objetivo prioritario para la SEO.

Ayuntamiento de Calatañazor (Soria).

Indica que deben respetarse los pasos de ganado y animales salvajes.

## ANEXO II

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

A continuación se presenta un resumen de las alegaciones más relevantes recibidas durante el período de información pública y la respuesta del promotor.

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León, Diputación Provincial de Soria, Comisión Ejecutiva Provincial y del Comité Local del PSOE de Soria, Federación de Organizaciones Empresariales Sorianas.

En alegaciones individuales y eligiendo alternativas diferentes, en función de los intereses de cada organismo, todas hacen referencia a la ocupación de suelo urbano, desarrollo urbanístico, y compatibilidad de conexión con otras infraestructuras. Todos eligen como óptima la opción Norte-Sur.

El promotor responde que en el estudio informativo se analizan y valoran estas consideraciones en la descripción de las alternativas y en el análisis multicriterio realizado.

Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales y Empresa Vapimala, S.L.:

Considera que la alternativa propuesta por el Ministerio de Fomento es la mejor de todas alternativas comparadas ya que la alternativa norte atraviesa una zona industrial y humanizada frente a una zona de gran valor ecológico por varios factores (paisaje, especies protegidas, efecto barrera, socioeconómicos, patrimonio cultural, etc.) afectada por la alternativa sur.

Alega también que la elección de este estudio informativo no puede quedar condicionada por el proyecto de una autopista como es la Soria-Tudela, ya que los impactos de las dos infraestructuras producirían un efecto sinérgico no contemplado en este estudio.

Estos dos alegantes apoyan la opción Alternativa Duplicación Norte.

El promotor responde que la selección de la alternativa se realiza mediante el análisis de criterios, económicos, medioambientales, funcionales y territoriales.

La actuación del corredor Medinaceli-Soria-Tudela, según los estudios que se están redactando en la actualidad, aprovecharía algunos tramos de la Alternativa Sur, por lo que solo se construiría una autovía de utilización conjunta. En esta respuesta también se incluyen datos de pp.kk. sobre viaductos, pasos inferiores y pasos de fauna.

Varios particulares, la Asociación de propietarios del monte Halconciello y otras Sociedades de Villaciervos. Exponen:

En alegaciones individuales apuntan la afección a tierras de cultivo, un arroyo, y flora y fauna con especial protección en el río Duero, así como afección acústica a los pueblos de Villaciervos y Villaciervos.

Estos alegantes apoyan la opción Alternativa Duplicación Norte con alguna modificación.

El promotor responde que el trazado propuesto no puede discurrir por la margen izquierda de la N-122, ya que existe un Lugar de Importancia Comunitaria «Sabinas Sierra de Cabrejas». En la margen derecha se tratará de afectar lo menos posible a las tierras de labor, reponiendo los arroyos afectados. En cuanto al trazado propuesto en la zona de Villacier-

vitos y Villaciervos hay que indicar que discurre por una zona de complejidad orográfica y que se acerca a zonas forestales con protección natural, por lo que no consideramos que mejore la solución propuesta en el estudio.

#### Ayuntamiento de Golmayo.

Opinan sobre las afecciones del enlace de Mallona, la sección de los caminos agrícolas, las estructuras, viaductos, drenajes, reposición de servicios, pasos de fauna, regadíos, etc. Prefieren la Alternativa Duplicación Norte, aunque no se opondrían a la Norte-Sur.

El promotor responde que la solicitud de modificación de la ubicación del enlace de La Mallona parece razonable ya que supondría una mejora de la accesibilidad. En referencia a la solicitud de un viaducto para evitar un terraplén, por los valores naturales de la zona y que sirva como paso de fauna, hay que decir que en la zona adyacente está calificada como urbanizable industrial. En caso necesario se puede plantear una obra de drenaje de anchura suficiente para cumplir ambas funciones.

Todos aquellos aspectos del informe que se relacionan con la protección del medio ambiente se detallarán en conformidad con las prescripciones que el órgano ambiental considere en la declaración de impacto ambiental.

#### Ayuntamiento de Soria y el Consejo Sectorial de Urbanismo.

Manifiesta que la solución norte supondría una mezcla de tráficos de carácter urbano y de tránsito de autovía, incrementándose el riesgo de accidentes. La solución Variante Sur de Soria no afecta a las expectativas de crecimiento de la ciudad, descongestiona la variante norte de tráfico y permite una mejor conexión con la autopista Medinaceli-Soria-Tudela. Concretamente opta por el tramo Sur 4B.

#### Informes posteriores

Con posterioridad a la información pública se recibieron algunos informes de instituciones públicas y privadas, cuyo contenido se expone a continuación.

Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales (IIMA). (28 de abril 2003):

Se redacta un informe medioambiental respecto de la variante Venta Nueva-Soria, en relación al tramo para la conexión de la autovía del Duero, con la autovía Medinaceli-Soria y la autopista Soria-Tudela. En este documento se indica que la opción que menor afección ambiental presenta es la denominada como «Alternativa: Variante Norte de Soria» (denominada en el estudio informativo como Alternativa Norte-Variante 2 (Duplicación Ronda Norte)).

La documentación remitida adjunta cartografía con la inclusión de una nueva alternativa, ésta se localiza más al sur de la Opción Sur 4-B, encontrándose el punto de cruce con el río Duero al norte de la localidad de Tardajos de Duero, de este modo se salvaría el LIC «Riberas del río Duero y Afluentes».

Ante las dos opciones propuestas: Alternativa sur: «Opción Sur 4-A (4-2)» y «Opción Sur 4-B (4-1)», el informe indica que la Opción Sur 4-A afecta directamente al río Duero en dos tramos distintos: en el punto de cruce y donde la autovía discurre tangente al río apoyándose en la Sierra del Picazo. Sin embargo la Opción Sur 4-B produciría menor impacto sobre el río cruzándolo sólo en un punto y permitiendo mayor permeabilidad de la sierra con el mismo.

Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León (17 de septiembre de 2003):

Adjunta un informe de la Delegación Territorial de Soria, Servicio de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, con fecha de 26 de septiembre de 2002. En él se describen detalladamente las afecciones para la «Alternativa Norte» y para la «Alternativa Sur». Sobre ésta última realiza algunas recomendaciones y entiende que puede ser la que menor afección produce sobre el medio natural. Aconseja modificar el trazado, llevándolo más al sur al pasar la zona denominada Tasuqueras, disminuyendo así el impacto sobre la masa de encinar existente, localizada a lo largo de seis kilómetros dirección este, una vez cruzado el río Duero.

Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales. (31 de marzo de 2004):

Se solicita una adaptación del trazado sobre la «Alternativa Sur», desplazándolo más al sur, lo que evitará atravesar el LIC «Riberas del Duero» y minimizará el efecto isla en las Sierras de Picazo y Santa Ana.

El nuevo trazado discurre paralelo al límite entre los términos municipales de Los Rábanos y El Cubo de la Solana, en dirección a Tardajos del Duero, dejando dicho pueblo al sur. Cruza el río Duero, en dirección noreste, perpendicular al mismo y bordea la zona LIC. Esta variante se une con el trazado de la Alternativa 4-A al norte de la localidad de Aleonaba.

Esta modificación del trazado se propone en base al siguiente argumento: la grave afección producida por las alternativas propuestas al LIC «Riberas del río Duero y Afluentes» y minimizar la grave fragmentación de la unidad bioecológica constituida por las Sierras de Santa Ana y del Picazo sobre las poblaciones de flora y fauna que encuentran en la zona, y así como evitar la destrucción de sus hábitat.

#### ANEXO III

##### Resumen de la información pública del estudio informativo Soria-Tudela referido al tramo común con el estudio informativo Venta Nueva-Soria

A continuación se presenta un resumen de las alegaciones más relevantes relativas a este tramo recibidas durante el período de información pública y la respuesta del promotor.

Fundación Götze, Vapimala, S.L., IIMA y particulares afectados en relación con la Granja Matamala se oponen a la solución 4.2 (4A de Venta Nueva-Soria), solicitando la conexión por el norte de Soria o, en su defecto, la inclusión de una alternativa más al sur que la 4.1 (4-B) y la 4.2. evitando el LIC Riberas del Duero. En última instancia indica que prefieren la 4.1 por ser la de menor afección al LIC y a la Granja Matamala (a sus aprovechamientos, al conjunto arquitectónico medieval y a la utilización de la misma por la Fundación). Aluden a la necesidad de consultas previas a los estudios de impacto a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza en especial en relación con la Red Natura 2000 y la catalogación de hábitats y especies.

El promotor responde que inicialmente de los trazados considerados al sur de Soria se optaba por el de menor recorrido y coste (4A = 4.2), pero que a la vista de la información pública de ambos estudios y de la consideración que pueda tener el Órgano Ambiental sobre la mayor afección de 4.2 respecto a la 4.1, se podría considerar esta última alternativa como solución al trazado de la variante sur de Soria.

Asociación Forestal de Soria, CC.OO. de Soria, Federación de AA.VV. de Soria, Plataforma Soria Ya, Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza y el Ayuntamiento de Soria prefieren la alternativa 4.1 por menor afección ambiental o incluso una alternativa más al sur.

El promotor responde lo mismo que a las alegaciones anteriores e indica que se han desechado soluciones más al sur ya que suponen una mayor longitud y unos mayores costes al tener que atravesar en una zona más ancha los montes de repoblación de pinos existentes al sur de los trazados propuestos. Indica también que, en relación con los aspectos de permeabilidad para la fauna mencionados en alguna de las alegaciones, la ubicación, número y características de los pasos de fauna se definirán en la fase de proyecto.

#### ANEXO IV

##### Resumen del estudio de sinergia

El objeto de este estudio es dar respuesta a los escritos de 6 de junio de 2003 y 10 de junio de 2003, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, referentes a los estudios de impacto ambiental de los estudios informativos de:

- «Autovía del Duero A-11. Tramo: Soria (este)-Venta Nueva».
- «Autovía Medinaceli -Soria».
- «Autopista de peaje Soria -Tudela».

El Estudio Informativo de la «Autovía del Duero A-11. Tramo: Soria (este)-Venta Nueva» proponía recomendar dos alternativas para ser sometidas al trámite de información pública, la «Alternativa Norte-Sur» y la «Alternativa Norte (Duplicación Ronda Norte)», esta última de menor coste.

En el Estudio Informativo se había considerado otra alternativa parcial situada más al sur (Alt. SUR 4B) que la propuesta (que se corresponde con el tramo Alt. SUR 4A). En el estudio multicriterio se consideraban ambas, muy similares desde el punto de vista ambiental, pero la Alt. SurB, es de mayor longitud y requiere un falso túnel de 450 m., lo que implica un aumento de coste.

En la consideración sobre los trazados propuestos el promotor ha interpretado que la Información Pública de estos Estudios Informativos apoyaban una alternativa al Sur de Soria, la alternativa denominada SUR 4B, de forma que se evita perjudicar el desarrollo de la ciudad por su zona norte y facilitar la conexión con el corredor de la autopista Medinaceli-Soria-Tudela. Se recogieron alegaciones del Instituto Ibérico para el Medio Ambiente (IIMA) y Vapimala, S.L., que se oponía a la solución al Sur de Soria por motivos medioambientales y de afección a la granja Matamala.

### Consideraciones sobre los estudios de impacto ambiental

El escrito de 6 de junio de 2003 hace referencia a los siguientes asuntos:

–Necesidad de considerar de forma conjunta los trazados de los estudios informativos implicados en la zona sur de Soria, para determinar los impactos acumulativos.

Se indica que no se había considerado en el estudio de impacto ambiental la existencia del LIC «Riberas del río Duero y Afluentes».

Se hace referencia al informe presentado por el Instituto Ibérico para el Medio Ambiente (IIMA) sobre la necesidad de considerar las alternativas y las afecciones ambientales en él recogidas.

La respuesta a estas cuestiones se resume a continuación:

Consideración conjunta de los tres estudios informativos.

Este estudio de sinergia trata de clarificar y dar una visión conjunta de las soluciones que se proponen en los tres estudios informativos.

La autopista de peaje Soria-Tudela puede ser viable si se considera la conexión por el sudeste de Soria, ya que la alternativa de continuidad del corredor Medinaceli-Soria-Tudela por el Norte de Soria supone una longitud adicional de 10,6 kilómetros, bajaría la captación de tráfico manteniéndose la afección al río Duero, que también se produce en la Alternativa Norte.

Consideración del LIC «Riberas del río Duero y Afluentes» en el estudio informativo Autovía del Duero, tramo: Venta Nueva-Soria (este).

En el estudio informativo del tramo Venta Nueva-Soria (este) de la Autovía del Duero sí se ha considerado, analizado y valorado la existencia del LIC. Se adjunta informe de la empresa redactora del estudio informativo donde se recogen aspectos relacionados con el LIC así como las medidas protectoras y correctoras adoptadas para minimizar el potencial impacto.

Aspectos ambientales recogidos en el informe del Instituto Ibérico para el Medio Ambiente y los Recursos Naturales (IIMA):

El IIMA ha manifestado que no se han considerado de manera adecuada las afecciones ambientales producidas por la nueva infraestructura así como las especies afectadas. Se plantea una nueva alternativa que cruza el río más al sur que las otras alternativas consideradas en los estudios informativos.

El estudio de sinergias sobre esta alternativa informa que la Alternativa Sur 4B se desechó en las fases iniciales del estudio por ser de mayor longitud y tener que atravesar una zona montañosa con un falso túnel de 450 m. Todo esto suponía un importante incremento de la inversión.

Análisis medioambiental conjunto.

Se realiza un análisis conjunto de las infraestructuras: «Autovía del Duero, A-11. Tramo Soria (este)-Venta Nueva» y «Autopista de Peaje Soria-Tudela». La autovía Medinaceli-Soria queda fuera del análisis al ser una infraestructura independiente a ambos escenarios.

La nomenclatura para definir los tramos de cada una de las alternativas corresponde a la del estudio informativo.

Escenario 1:

Tramo Norte 1+Tramo Norte 2A+Duplicación Ronda Norte (Variante 2 Norte)+Tramo Sur 4B+Tramo Sur 5.

Escenario 2:

Tramo Norte 1+Tramo Conexión Norte-Sur 2+Tramo Sur 3+Tramo Sur 4B+Tramo 5.

Los tramos llamados «Tramos Sur 4B» y «Tramo Sur 5» son parte de la «Autopista de Peaje Soria-Tudela» que deben ser construidos en cualquiera de los casos.

La jerarquización de ambas alternativas es el resultado de la suma de los valores negativos de los diferentes impactos para cada tramo, cuanto mayor sea el valor negativo obtenido de los impactos globales peor será considerada esa alternativa. Según este método, el Escenario 2 es la opción que produce menor impacto ambiental.

El Escenario 2 es la solución denominada en el estudio informativo de la autovía Soria-Tudela «Alternativa Norte-Sur» con la adopción de la alternativa parcial de trazado denominada «Alternativa Sur 4B». Su valoración y análisis se recoge en el mencionado estudio.

