

4676

RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2006, 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 de «Red de caminos en la zona de concentración parcelaria de Carreña en el Concejo de Cabrales (Asturias)», de la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de ocho de mayo, establece en el artículo 1.2. que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas 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 «Red de caminos en la zona de concentración parcelaria de Carreña en el Concejo de Cabrales. (Asturias)» se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 1 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/86.

De acuerdo con el artículo 2.3. del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Desarrollo Rural 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.

En la remisión incluía resolución de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno del Principado de Asturias en relación con este proyecto, manifestando que es necesario que el proyecto se someta a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En el Anexo I se describe sucintamente el proyecto «Red de caminos en la zona de concentración parcelaria de Carreña en el Concejo de Cabrales. (Asturias)». En el Anexo II se transcribe una síntesis del contenido del escrito de la Consejería de Medio Ambiente, cuyas observaciones deben considerarse en la ejecución del proyecto.

Considerando la opinión de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, así como los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/86 relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto, y analizada la documentación que obra en el expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Concretamente, se han valorado en primer lugar las características del proyecto en relación con su tamaño (225 ha), la ausencia de acumulación con otros proyectos, la escasa generación de residuos, escasa utilización de recursos naturales, así como escaso efecto contaminante y mínimo riesgo de accidentes teniendo en cuenta sustancias y tecnologías utilizadas.

Por otra parte se ha valorado la ubicación de los proyectos, sin que el mismo incida negativamente sobre el uso del suelo, ya que tras el proyecto no hay variación sustancial del mismo. En el área de proyecto tampoco se aprecia una relativa abundancia, calidad y capacidad regenerativa de los recursos naturales del área y el lugar no está incluido en áreas de especial valor de conservación.

Finalmente las características del potencial impacto tampoco responden a los criterios identificados en el Anexo III, apartado 3, del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 3 de febrero de 2006 considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el proyecto de «Red de caminos en la zona de concentración parcelaria de Carreña en el Concejo de Cabrales. (Asturias)».

Madrid, 6 de febrero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Descripción del proyecto

La concentración parcelaria se realiza para paliar las graves deficiencias estructurales que presenta la zona a causa de una excesiva parcelación de la propiedad, y a fin de conseguir una más racional utilización de los recursos agrícolas y ganaderos. Se proyecta una red de caminos, diseñada de acuerdo con el criterio de minimización de costes y de efectos negativos sobre el medio.

A excepción del paraje de Mazranga, la concentración se caracteriza por algunos afloramientos calizos, en una zona de vertido de aguas sobre el río Castaño a través del arroyo de la Nozalera.

Los usos actuales del terreno son mayoritariamente de prado, en un 80%, estando repartido el resto entre tierra de labor (maíz, alubia, patatas y diversos cultivos para uso doméstico) y monte.

Los aprovechamientos forestales son muy limitados, y prácticamente restringidos a la actividad pecuaria con orientación mixta. No se ha identificado en la zona fauna silvestre de especial interés ecológico por tratarse fundamentalmente de terrenos de utilización agropecuaria. Ocasionalmente se ha detectado presencia o paso de jabalí y corzo.

La actuación proyectada está cerca de núcleos urbanos por lo que las molestias a este tipo de fauna será ocasional, teniendo en cuenta que el uso del territorio por parte de las citadas especies puede considerarse como ocasional.

Se actuará sobre unos 15 Km de los que 12,5 son caminos o pistas de nueva ejecución, si bien se aprovechará al máximo las trazas ya existentes.

El número de explotaciones ganaderas que se verán beneficiadas será de 22, de las que 16 están dedicadas al vacuno de leche, 5 de ganado mixto y 1 a carne. El 60% de las explotaciones elaboran quesos bajo la denominación de origen Queso de Cabrales, con 8 queserías en Carreña y 2 en Asiego.

ANEXO II

Informe de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias

La Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias considera que el proyecto no debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Considera que el escaso consumo de recursos naturales se limitará al espacio necesario para la ejecución de las pistas de nueva apertura, que no se generará residuos o procesos de contaminación y que no existe afección a espacios incluidos en la propuesta de Lugares de Interés Comunitario.

Sin embargo, señala que se debe tener en cuenta la posible presencia de hábitats de Interés Comunitario incluidos en la Directiva Hábitats y que alguno esté considerado además como de Carácter Prioritario para los que existe una protección estricta.

El potencial impacto se reduce a la fase de ejecución de las obras, y es geográficamente limitado.

4677

RESOLUCIÓN de 6 de febrero 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 el «Proyecto de la Autovía A-40 Castilla-La Mancha, tramo: Toledo-Ocaña. Subtramo B: Circunvalación norte de Toledo-Ocaña».

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

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 básica 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 sobre la evalua-

ción de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el «Estudio Informativo: Autovía A-40 Castilla La Mancha Tramo Toledo-Ocaña». Subtramo B: Circunvalación Norte de Toledo-Ocaña, se encuentra comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, remitió, con fecha, 6-07-2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 6-03-2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 19 de Noviembre de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 19-12-2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a Dirección General de Carreteras, información adicional sobre ubicación de las zonas de préstamos y vertederos, así como su restauración y el estudio correspondiente del ruido, tal como se indica en el anexo I

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 6 de febrero de 2006, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo, del proyecto Autovía A-40 Castilla La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña. Subtramo B: Circunvalación Norte de Toledo-Ocaña.

Declaración de impacto ambiental

La presente Declaración de Impacto Ambiental se refiere al trazado de la Autovía Castilla-La Mancha: Tramo Toledo-Ocaña. Subtramo B: Circunvalación Norte de Toledo-Ocaña.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa 4, propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del mismo, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración.

La alternativa elegida se adaptará en su tramo II a la solicitud de la Dirección General de Carreteras y Transportes de Castilla-La Mancha, en lo referente al ramal de conexión con la M-400 que debería realizarse con sección de autovía.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, las zonas de préstamo que no coincide con canteras autorizadas con planes de restauración aprobados, las zonas de vertedero que no hayan sido expresamente autorizadas, las instalaciones auxiliares o definitivas de obras, los caminos de acceso a las obras y cualquier otra variante que pueda utilizarse.

En consecuencia, para la realización de la alternativa 4 tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle, como en las fases de construcción y explotación de la autovía objeto del estudio, se deberán obser-

var las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.-Las actuaciones previstas para la Autovía de Castilla-La Mancha, tramo: Toledo-Ocaña deberá coordinarse con las actuaciones y medidas de adecuación ambiental del trazado indicadas en las respectivas declaraciones de impacto ambiental de los proyectos precedentes de la zona: autopista Madrid-Toledo, el subtramo A: circunvalación exterior de Toledo-Autopista de Peaje Madrid-Toledo, y a las construidas N-403, CM-4006, N-401, y CM-4014 que son atravesadas.

La alternativa elegida y sus características indicadas en el estudio informativo así como las modificaciones introducidas deberán integrarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación:

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afeción a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza, o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Las condiciones climáticas de la zona y las actuaciones sobre el medio natural, posibilitan un posible riesgo de incendio, por lo que el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, de acuerdo con la Orden de 24/04/2001, por la que se regulan las campañas de incendios forestales en Castilla-La Mancha, que será desarrollado dentro del plan de seguridad y calidad, por el adjudicatario de las obras. Durante la fase de construcción, se prestará especial atención a las actividades más peligrosas como los desbroces y las soldaduras. En todos los casos el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos y arroyos de la zona: el río Algodor, en el PK 1+ 535-1+ 625 (Toledo), Arroyo Dos Hermanas en el PK 9+115 -9+17 (Yepes), Arroyo de Martín Román (Melgar en el PK 9+475 (Yepes), se excluirá dicha zona de ribera, como recoge el estudio informativo, de todo tipo de actividades, incluida la colocación de pilares dentro de los cauces o en la franja de vegetación riparia. Los pilares y estribos de las obras de paso sobre estos se situarán a una distancia mínima de 5 m. de la vegetación de ribera, y a 10 m. del cauce del río. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afeción a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. El desbroce de matorral y arbolado de este tipo de vegetación requiere autorización de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

2.5 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.- Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo y de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 Todas las obras y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, incluyendo el vertido de aguas residuales a cauces, se deberá notificar a la Confederación Hidrográfica del Tajo, para la evaluación y tramitación de la correspondiente autorización, según lo establecido en el art. 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable se colocarán los pilares fuera de los cauces.

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se realizará, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Tajo, un análisis del posi-

ble efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales que la eviten, considerando caudales con periodos de retorno de 100 años mínimos para corrientes discontinuas y de 500 años para corrientes continuas. Se considerarán todas aquellas obras que desagüen caudales significativos, y en cualquier caso, siempre que no drenen en cauces naturales.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Según la Ley 9/1999, de 26 de mayo de conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha, en el tramo II, dentro de la alternativa 4, hay superficies de interés botánico en las áreas coincidentes con los cruces del río Algodor y de los arroyos Dos Hermanas y Martín Román (Melgar).

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

3.6 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los medios hidrológicos, garantizando, que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.8 Otra posible afección se deriva de las acciones de compactación de suelos, por el tráfico de maquinaria pesada, originando una impermeabilización del terreno, que pueden afectar a la capacidad de los acuíferos.

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

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

4.2 Se ha realizado un estudio específico de la fauna de la zona en base a las alternativas de trazado, proponiendo pasos de fauna precisos de variada tipología y dimensionado. Para minimizar la afección sobre la fauna (detallada en el estudio informativo), se seguirá un calendario de actuaciones, en base a las épocas de reproducción, evitando afecciones que alteren su hábitat normal.

4.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

4.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre abril y julio.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape para la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos a lo largo del recorrido se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía, para evitar la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica:

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Ciruelos, Yepes y Ocaña por ser los núcleos de población más próximos a la alternativa elegida, y sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, y a instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, zonas de préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

6. Protección contra el ruido.—El proyecto de construcción incluirá el estudio acústico realizado en el informativo del que se deduce, que dadas las distancias existentes a los núcleos de población más próximos, que son Villasequilla, Yepes y Ciruelos con distancias superiores a 2 km, 1,5 km. y 1,3 km. respectivamente, no hay afecciones sobre dichas poblaciones, en relación con el ruido por lo que no son necesarias medidas correctoras en relación con este apartado.

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

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural:

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

Se prestará especial atención en el entorno de los siguientes lugares: Ocañuela (Ocaña) a 1400 m., Villa romana carretera de Yepes (Ocaña) a 580 m., Valcarrizal (Yepes) a 100 m. San Cristóbal (Yepes) a 360 m. y Aljibe (Ocaña) a 410 m.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Colada de Casablanca, de la Guardia, Ventaquemada (Villasequilla) Colada de Añover y Ciruelos (Yepes y Ciruelo).

Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995, de vías pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Junta de Castilla-La Mancha garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existente.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

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

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—El volumen de tierras sobrantes de excavación estimados en el Estudio Informativo, para la alternativa 4 de la Zona II, es de 1.248.306 m³.

En el mismo se señalan 6 puntos de préstamo que denomina como las canteras: CGA, CA-1, CA-2, CA-3, CC-1, CC-2, que se corresponden con graveras y minas de materiales calcáreos (Mesa de Ocaña). La Consejería de Medioambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, dentro de sus atribuciones, considerará efectuar las oportunas comprobaciones para una mejor consecución en el cumplimiento de lo establecido.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El Estudio Informativo señala dos zonas, como las más indicadas para vertederos, que denomina A y B y aporta su ubicación cartográfica, indicando la posibilidad de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto.

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

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

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra se integrará en el proyecto final en el que se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de los túneles, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los viaductos sobre Río Algodor (PK 1+535/1+625), Arroyo Dos Hermanas (PK 9+115/9+175), Arroyo Matín Román (PK 9+475/9+535), CM-4005 (PK 22+865/22+915), Autopista R-4 (PK 30+910/30+990), N-IV (PK 35+430) y los pasos con las carreteras TO-2113 en el PK 11+560 de la alternativa y con la CM-4014 (PK-32+800).

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal, siempre como tratamiento previo a la ejecución de la siembra, hidrosiembra y/o plantaciones. En ningún caso se propondrá la restauración de áreas afectadas por las obras, como un tratamiento consistente exclusivamente en la extensión de una capa de tierra vegetal.

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

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

Para disminuir el impacto paisajístico, en las bocas de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente.

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad perma-

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

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

11. Protección de Espacios Naturales o Singulares.—La alternativa elegida no afecta a ningún espacio natural de la Red Natura 2000, incluida en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de hábitat naturales y flora y fauna silvestre.

La legislación autonómica de Castilla-La Mancha, en la Ley 9/99 de 26 de mayo, señala dentro de la zona la presencia de una superficie incluida en el denominado «Catalogo de hábitat, elementos geológicos y geomorfológicos de protección especial».

Se trata de una área con vegetación gipsófila que se desarrolla sobre yesos y margas yesíferas, con aspecto árido y parcialmente degradado, como corresponde a este tipo de vegetación citada.

Aunque la Ley autonómica considera a esta vegetación como de protección especial, y en el estudio de impacto ambiental tiene una buena valoración como tal, el hecho de tratarse de una pequeña superficie en forma de estrecha franja transversal de una longitud de 250 metros atravesando dicha unidad, hace que globalmente se considere el impacto como moderado.

No obstante con el fin de sustituir el área de ocupación por la autovía, de la unidad de vegetación indicada, en la restauración de canteras y otras superficies auxiliares, se utilizará la natural de la zona y si las condiciones son idénticas la gipsófila del tipo de la eliminada.

12. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará 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 correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

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

El programa incluirá la remisión de informes:

- Antes del inicio de las obras.
- Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.
- Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.
- Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras.
- Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán los aspectos relacionados con las medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas, sobre la efectividad de las obras y de los pasos de fauna, los niveles sonoros y recuperación de áreas determinadas.

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

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

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

13. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción un escrito, certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Las adecuaciones, medidas, indicaciones, programas, etc a que hacen referencia las condiciones enumeradas anteriormente, entre los puntos 1 y 12.

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa elegida, en cada fase, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma Castilla-La Mancha.

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

Madrid a 6 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Se han realizado 50 consultas previas a Organismos oficiales, Asociaciones ambientales y Ayuntamientos. Las respuestas han sido las siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental	X
Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras	X
Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Comunidad de Madrid. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.	X
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Dirección General de Medio Natural.	X
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Consejería de Educación y Cultura.	X
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Dirección General de Calidad Ambiental.	X
Ayuntamiento de Aranjuez. Departamento de Medio Ambiente	X
Ayuntamiento de Rielves	X
Ayuntamiento de Toledo	X
Ayuntamiento de Ciruelos	X
Ayuntamiento de Burguillos de Toledo	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Sociedad Española de Ornitología	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

En general, cada uno de los organismos consultados, expresa puntos determinados que ha de contener el estudio de impacto ambiental, y que mayoritariamente están recogidas en el estudio indicado.

En relación con las propuestas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, no se contemplan dos puntos de todos los indicados, que son la propuesta de ubicación de vertederos y préstamos y el estudio del ruido. Del segundo punto se indica en el estudio, que acompañará al proyecto.

Las propuestas de Fomento, Confederación Hidrográfica del Tajo, y en general de todos los Organismos Oficiales y Autonómicos, se contemplan en el Estudio de Impacto Ambiental.

No obstante la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, solicita la inclusión de las áreas de préstamos y vertederos y su restauración, así como el estudio de ruidos, petición, anteriormente solicitada.

Respecto a las respuestas de los Ayuntamientos, no pueden tenerse en cuenta en los casos de Aranjuez, Rielves y Burguillos de Toledo, por estar fuera del territorio estudiado, el de Toledo no pone ninguna objeción al proyecto, y al de Ciruelos, que considera beneficiosa para el pueblo, la infraestructura propuesta, se le indica que el trazado no afecta a su zona industrial y urbanizable y tampoco son probables las afecciones sonoras por la distancia de la autovía con la población.

La Asociación Española de Evaluación Ambiental, no da respuesta a los aspectos relacionados con la Evaluación del Impacto Ambiental.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO), presenta unas consideraciones medioambientales, recogidas en el estudio informativo.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El presente Estudio de Impacto Ambiental, incluido en el Estudio Informativo, tiene como objetivo final, constituir el documento técnico necesario para la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, sobre la totalidad del tramo de la Autovía Castilla-La Mancha a construir entre la carretera N-403, y las imedimaciones de Ocaña, o sea en el Tramo Toledo-Ocaña. Subtramo B-Circunvalación Norte de Toledo-Ocaña.

La ubicación de todo el trazado, pertenece íntegramente a la provincia de Toledo, pues se haya comprendido, en las Hojas 629 (Toledo) y 630 (Yepes) a E: 1/50.000 de la Cartografía Nacional. Se trata de una franja de 16 km. de anchura y y 38,5 km. de longitud.

El presente Estudio Informativo, desarrolla el subtramo que ocupa la parte oriental del ámbito, en la margen izquierda del Tajo, teniendo su continuación en el tramo inmediatamente posterior de la autovía, denominado Tramo Ocaña-Noblejas.

Este subtramo están unidos por una Zona Central, por donde discurre el Tajo y cuyo diseño ha sido desarrollado en el «Estudio Informativo de la Autopista de Peaje Madrid-Toledo» y en el «Estudio Informativo de la Autopista de Peaje Toledo-Ciudad Real».

En la zona del estudio se presentan tres opciones, denominadas: Alternativa 3, Alternativa 4 y Alternativa 5.

De forma sucinta, las características de las diferentes alternativas de los trazados estudiados es la siguiente:

Alternativa 3: Empieza en la parte occidental del término de Yepes, cruza la carretera CM-4006, el ferrocarril Madrid-Alicante, la carretera CM-4004 y entra en el término municipal de Ciruelos y posteriormente en el de Ocaña (paraje del Carrascal), salva el alto del Carrascal y prosigue hasta el arroyo Ocañuela.

Alternativa 4: Coincide con la anterior hasta el cruce del ferrocarril Madrid-Alicante. Discurre por los términos municipales de Villasequilla de Yepes y Yepes y las carreteras CM-4004 y las CM-405, hasta alcanzar el entorno de la CM-4014.

Alternativa 5: Esta opción de trazado, discurre al sur de las anteriores, por los términos municipales de Almonacid de Toledo, Yepes y Villasequilla de Yepes, atravesando las carreteras CM-4006, la CM-4005 y la CM-4014, esta última en el término de Ocaña.

Análisis multicriterios.

Se ha utilizado para el mismo el método ELECTRE, llegándose a las siguientes conclusiones:

La alternativa 3 resulta mejor que la 4 siempre que el peso que se asigne a los impactos ambientales supere el 50% del total. En caso contrario habría que elegir la 4. La alternativa 5 carece de posibilidades de quedar siempre peor valorada que la 4 en todos los criterios.

Alternativa seleccionada.

De acuerdo con la conclusión obtenida en el apartado anterior, tras el análisis multicriterio llevado a cabo, y teniendo en cuenta el resultado de las consultas previas, la alternativa seleccionada es la 4, recorriendo la Zona Central por la solución de Mocejón Norte.

Esta alternativa tiene su origen en el extremo occidental del término municipal de Yepes donde cruza la carretera CM-4006 y posteriormente el ferrocarril Madrid-Alicante. A partir de este punto continúa con dirección este, atraviesa la zona norte del término municipal de Villasequilla de Yepes, donde deja al norte las zonas mineras y comienza a ascender hacia la Mesa de Ocaña por la margen derecha del arroyo del Pasillo, coronando finalmente por un pequeño tributario de la margen derecha del barranco de Valdepozuelo. Atraviesa la carretera CM-4004 y posteriormente la CM-4005 entre los núcleos urbanos de Yepes al sur y Ciruelos al norte. Continúa hacia el este por el paraje de las Grilleras y alcanza el entorno de la

carretera CM-4014, cruzando por la estrecha franja situada entre esta y la cabecera del arroyo Corralero.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores:

- Identificar y valorar los impactos previsibles asociados a cada una de las alternativas propuestas en el Estudio Informativo.
- Seleccionar la alternativa de menor impacto.
- Proponer medidas preventivas y correctoras.
- Presentar un Plan de Vigilancia Ambiental.
- Identificar y valorar los impactos residuales.

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

En el estudio del medio físico, social y cultural de la zona del estudio destaca lo siguiente:

La climatología muy desigual en la totalidad de la zona y una importante contaminación atmosférica y acústica que se verá agravada con la presencia de nuevas infraestructuras.

La presencia de material geológico (calizas, yesos y margas) de uso en las industrias cementeras y de construcción, y de graveras en áreas fluviales.

Presencia de aguas subterráneas de mala calidad (Sistema Acuífero n.º 20 -«Terciario Detrítico Calizo del norte de La Mancha») y abundancia de aguas superficiales a través de una amplia red hidrográfica.

Amplia gama de suelos, de características muy dispares, destacando los salinos y yesíferos, que habrá que tener en consideración a la hora de realizar las infraestructuras.

Una vegetación destacable zonalmente, por la presencia de especies endémicas (12), encinares mediterráneos de encina y coscoja, riparia y cultivos. Se consideran de «máxima valoración» las comunidades gipsófilas, halófitas y de ribera; de «alta valoración» los tomillares, espartales y matorrales sobre suelos degradados y de «media y baja valoración» el resto de la misma.

En relación con la fauna, que es muy variada según el área donde se desarrollan, hay algunas especies catalogadas como «vulnerables». La valoración de la misma establece la «máxima» para las aves estepáricas, «alta» para las comunidades ligadas a cauces y «media» para las relacionadas con pinares y áreas degradadas en cuevas y rampas.

El paisaje presenta amplios contrastes acorde con la geomorfología, con variados contrastes cromáticos. La valoración del mismo, considera «alta» a las cuevas de la Mesa de Ocaña, «media» a las llanuras cerealistas de la Sagra, depresión del Tajo y La Mancha y «baja» los Llanos de Ocaña.

En relación con la accesibilidad, la zona tiene una amplia red de infraestructura viaria y con gran problemática para el futuro si se sigue ampliando la misma.

Los Espacios Protegidos son frecuentes en áreas próximas pero escasos en la de actuación, no obstante, por proximidad, podrían verse afectados por el proyecto, los siguientes Espacios:

LIC: ES4250009-Yesares del valle del Tajo, (Yepes y Villasequilla de Yepes), únicamente en el caso de elegir la Alternativa 5.

Habitat Protegido con vegetación gipsofila (Yepes y Villasequilla de Yepes) en el caso de ser elegidas las Alternativas 5 o 4.

Habitat protegido con vegetación halófila (Yepes) en el caso de elegir la Alternativa 3.

IBA 194 «Llanos de Tembleque» (Villasequilla de Yepes), únicamente en la Alternativa 5.

Vías Pecuarias, el territorio objeto del estudio está recorrido por una amplia red de vías pecuarias de con sentido norte-sur utilizadas en épocas pasadas para la transhumancia y que comprende diversos tipos. En el estudio informativo, se contempla la necesidad de atravesar dichas vías, que han de ser tenidas en cuenta en el proyecto.

Un total de 241 yacimientos arqueológicos hay identificados en la zona, los más próximos a los itinerarios elegidos son los siguientes:

Cuatro yacimientos, junto a la Alternativa 3 en el término municipal de Yepes y en Villasequilla de Yepes, y 1 yacimiento junto a la Alternativa 4.

Lo indicado anteriormente es necesario tenerlo en cuenta en relación con la viabilidad del Proyecto.

El resto de bienes culturales inventariados, se les considera con valoración baja respecto a la afección medioambiental.

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

En relación con el aire, se consideran dos impactos significativos: Niveles sonoros y calidad del aire, tanto en la fase de construcción como en la de explotación. El primero, como consecuencia del incremento de los niveles sonoros, afecta a las poblaciones próximas, aunque dadas las distancias a las mismas (entre 1500 y 1300 m.) el impacto no es significativo.

Respecto a la calidad del aire el aumento de infraestructuras viarias, origina un aumento de circulación de vehículos y por tanto una mayor pérdida de calidad del mismo, en una zona con amplia red de vías de comunicación.

Impactos sobre la geología, derivan principalmente de los movimientos de tierra previstos y por tanto en la fase de construcción.

El principal impacto sobre los suelos, se produce por ocupación que origina un impacto severo, negativo y permanente en ambas fases, pero queda minimizado parcialmente, en base al tipo de suelos y a la parte porcentual de la infraestructura respecto a la superficie total, por lo que se considera compatible en el tramo del estudio.

La totalidad de los impactos sobre la vegetación, tienen efecto negativo y se centran en la fase de construcción, por pérdida de la capa superficial, con posibles impactos ligados en la fase de explotación a fenómenos de erosión de taludes de nueva creación. Otro impacto ligado preferentemente a la construcción es el riesgo de incendio, que serán objeto de medidas preventivas. Dadas las características de la vegetación existente, en general se consideran impactos moderado o severo, según la alternativa elegida.

La fauna, recibe los impactos derivados de la alteración de sus hábitats en la fase de construcción y la pérdida de movilidad para algunas especies por el efecto barrera, que se mejorarán con medidas correctoras. Las afecciones sobre la fauna, en base a la existente en la zona del estudio, se consideran compatibles en el tramo estudiado.

Los impactos sobre el paisaje, comienzan en la fase de obras y continúan en la de explotación, que verán moderada su magnitud debido a las medidas correctoras aplicadas. Los impactos sobre las diferentes alternativas, se ha considerado severos.

Los impactos sobre la demografía se consideran positivos en ambas fases.

En relación con los espacios naturales, las afecciones son pequeñas por el hecho de no discurrir las obras dentro de los límites de los mismos, sino próximas, las mayores repercusiones pudieran ser sobre la fauna de las mismas, preferentemente en la fase de construcción.

Sobre los yacimientos arqueológicos no hay impactos directos, pues se han evitado en el trazado al conocer la relación de los mismos, no obstante habrá que tener cuidado durante las obras a través de medidas preventivas.

Las vías pecuarias que son atravesadas en varios puntos, serán restauradas convenientemente y si hay alguna alteración en su funcionamiento, será temporalmente durante la fase de construcción.

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

Las medidas Preventivas y Correctoras, durante la fase de construcción para la las alternativas elegidas son las siguientes, diferenciándolas, con sus respectivas iniciales:

- Trazado más conveniente, en la fase previa (MP).
- Estructuras sobre ríos, arroyos, riberas, etc, fijadas en el proyecto (MC).
- Ordenación del tráfico durante las obras (MP). Medidas de lucha contra la erosión e integración paisajística (MP).
- Presencia durante las obras de un técnico medioambiental. (MP).
- Riegos en pista durante las épocas secas, para evitar polvo (MC).
- Jalonar con exactitud las zonas a desmontar (MP).
- Prevención de incendios (MP).
- Realizar desbroce fuera de la época de reproducción de la fauna (MP).
- Minimizar el uso temporal de la red viaria existente (MP).
- Presencia de un técnico especialista en arqueología (MP).
- Señalización de los yacimientos próximos a las obras (MP).
- Restauración de vías pecuarias (MC).

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa de las obras, fase de construcción y fase de explotación, El seguimiento de proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística, tendrá una duración mínima de un

año durante la fase de explotación y el seguimiento de los efectos de la autovía sobre la fauna, tendrá una duración mínima de dos años.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la alternativa 4, en base a los resultados deducidos de análisis multicriterio y del resultado de las consultas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de [15] alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

1. Alegaciones de la Administración Central y Autonómica:

1.1 Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.–Indica los tramos de ferrocarril atravesados por la nueva Autovía y de los estudios que tiene en redacción, a la vez que solicita contactos con Renfe para fijar las dimensiones de los cruces.

1.2 Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla-La Mancha.–Indica que se tengan en cuenta las actuaciones en las proximidades de las ZEPAS, especialmente en periodos de reproducción y solicitan proyectos de Recuperación ambiental y Vigilancia ambiental.

1.3 Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.–Expresa preocupación por las posibles afecciones a los Regadíos Sagra-Torrijos, y solicita borrador del proyecto de obras.

1.4 Confederación Hidrográfica del Tajo.–Solicita que las obras hidráulicas sobre cauces atravesados por la Autovía, deberán calcularse para periodos de retorno de 500 años.

1.5 Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha.–Considera la mejor alternativa la n.º 4 para el tramo estudiado y se hacen observaciones sobre la opción seleccionada.

2. Alegaciones presentadas por los Ayuntamientos

2.1 Ayuntamiento de Ciruelos.–Todas las alegaciones están referidas a las infraestructuras locales. Consideran como mejor opción la Alternativa 4. Solicitan caminos de 8 m. y el refuerzo y mejora de la CM-4005, que es de titularidad autonómica.

2.2 Ayuntamiento de Ocaña.–Indica la necesidad de que los pasos inferiores tengan como mínimo 5 metros de altura, para que no se vean afectadas las empresas del municipio.

2.3 Ayuntamiento de Toledo.–Considera como más conveniente la alternativa 3. No presenta alegaciones.

2.4 Ayuntamiento de Yepes.–Prefiere la alternativa 4 y sus solicitudes están relacionadas con la ejecución de pasos adecuados y de los proyectos de trazado y construcción.

3. Alegaciones particulares:

3.1 Lafarge Asland (T.º M. de Ciruelos).–Solicita que se desestimen las opciones 4 y 3 por su repercusión en la explotación «Raquel» de material calcáreo destinado a la elaboración de cemento.

3.2 Prefabricados de Ocaña (T.º M. de Ocaña).–Solicita pasos inferiores con altura mínima de 5 m.

3.3 Cementos Hispania (T.º M. de Ocaña).–Indica como mejor alternativa la 4, la Autovía, puede causar daños en la explotación «Santa María» de calizas para la elaboración de cemento a través de la alternativa 3.

3.4 Masado S L. (T.º M. DE Toledo).–Solicita se tenga en cuenta en el trazado la presencia de la Estación de Servicio y Gasómetro de su propiedad situados en el km. 10.800 de la N-400, que pueden sufrir afecciones por la nueva Autovía.

3.5 Cemex España SA (T.º M. de Yepes).–No presenta alegaciones a la Alternativa 3.

La Alternativa 4 afectaría a la CANTERA II, de su propiedad, que abastece de materiales calcáreos a su fábrica de cemento, sita en Castillejo-Yepes.

3.6 Bodegas y Viñedos la Casa del Valle, SA (T.º M. de Yepes).–Indica sentirse afectado por la Alternativa 3 la Finca Valdelagua, explotación vitivinícola de primera línea. Solicita que sea elegida la Alternativa 4.

Todas las Alegaciones han sido contestadas y mayoritariamente atendidas las peticiones cuando se refieren a aspectos infraestructurales y medioambientales.

Se considera que, a la vista de las conclusiones del análisis multicriterio, realizado por el Estudio Informativo para la comparación de las alternativas, podría optarse por la Alternativa 4, dadas las pequeñas diferencias con respecto a la Alternativa 3, satisfaciendo con ello la petición expresada por los Ayuntamientos de Ciruelos y Yepes y por la Dirección General de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha.

