

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

9726

RESOLUCIÓN de 12 de mayo 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 proyecto «Autovía de Tierra de Campos. Tramo: Palencia-Benavente», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*—El presente estudio informativo analiza las posibles opciones de trazado de la autovía Tierra de Campos CN-610, tramo Palencia-Benavente, para proponer, entre todas ellas, la que resulte más recomendable y realizar su posterior desarrollo.

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 16 de septiembre de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo, para iniciar el periodo de consultas.

Con fecha 12 de marzo de 1999 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 13 de septiembre de 2000.

Con fecha 4 de abril de 2001, 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 y el resultado de la información pública.

3. *Descripción del proyecto y análisis de alternativas.*—El proyecto está incluido en el Anexo I, Grupo 6, apartado a) 1.º, «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado».

En una primera fase se analizaron tres corredores a una escala 1/50.000: norte, centro y sur.

El corredor norte comienza en la N-610, cerca de Villamartín de Campos; en esa zona tendrá una anchura limitada al norte por la laguna de la Nava y al sur por los primeros escarpes de los montes Torozos. A continuación, la franja que define el corredor sigue el trazado de la carretera nacional, ensanchándose en Castromocho para posibilitar trazados que apenas afecten a yacimientos arqueológicos y a los terrenos de regadío. En Villafrales de Campos se estrecha de nuevo, pasando entre dos zonas, a ambos lados del pueblo, en las que se ha detectado la presencia de avutardas. Sigue por el sur de Villalón de Campos, zona mucho más libre de condicionantes que por el norte. Después rodea a Villadid de Campos por el norte para evitar la afección al hábitat de interés existente en el sur de la población. El norte de Becilla de Valderaduey, presenta menos espacios libres de condicionantes que el sur, por lo que el corredor discurre a este lado, volviendo a continuación a ambas márgenes de la carretera actual, a la que sigue hasta un punto situado entre Villanueva de Campos y Fuentes de Ropel, desde donde el corredor se dirige hacia el final del tramo.

El corredor centro tiene su origen común con el anterior. A unos 10 Km. de su origen, el área de estudio presenta varios obstáculos que obligan a llevar al corredor primero hacia el sur para no afectar a una zona de cría de avutardas en el entorno de Boada de Campos y después hacia el norte, para bordear Castil de la Vela, pasando entre dos áreas de cultivos de regadío. A continuación gira hacia el sur, en Tamariz de Campos, para no afectar a las zonas en las que se ha detectado la presencia de avutardas en Villabaruz de Campos y Moral de la Reina. Desde Tamariz, el corredor se acerca a la línea recta de unión entre los extremos de tramo, pasando junto a Aguilar de Campos. Cerca de Villanueva de Campos, se une al corredor norte, con el que tiene en común los últimos 20 Km.

El corredor sur coincide en el inicio con el corredor norte, separándose al sur de Villamartín de Campos para ceñirse al pie de la ladera de los montes Torozos. En Revilla de Campos se pasa muy al sur del casco urbano para no afectar a unas áreas de vegetación de interés y para evitar otras con problemas geotécnicos, girando a continuación para bordear Torremormojón por el norte, distanciándose así del cerro situado al sur del citado pueblo. El paso de Medina de Rioseco, se orienta por el norte con el fin de no afectar a zonas de vegetación de interés, yacimientos arqueológicos y zonas de regadío, que se sitúan al sur. La franja en la zona final se estrecha entre Villamayor de Campos y dos áreas en las que se ha detectado presencia de avutardas, para ensancharse posteriormente al noroeste de Villalpando, donde se colocará el enlace con la autovía del Noroeste, A-6.

El corredor centro se descarta, entre otras, por las siguientes razones:

No ofrece ninguna ventaja destacada respecto a los corredores norte y sur relativas a aspectos funcionales (captación de tráfico, mejora de la accesibilidad y trazado).

Implica la intrusión en un territorio donde ahora no existe ninguna infraestructura semejante, con el consiguiente impacto paisajístico.

El impacto sobre el resto de factores medioambientales (vegetación, cultivos, fauna y arqueología) es potencialmente mayor que en el caso de los otros dos corredores.

En el corredor norte se plantean dos alternativas, A y B, y en el corredor sur, una única alternativa. Las características de la autovía serían las siguientes:

Clase	Autovía
Longitud aproximada	110 Km.
Velocidad de proyecto	120 Km/h
Calzadas	2 x 7,00 m
Arcenes exteriores	2,50 m
Arcenes interiores	1,00 m
Mediana	A justificar entre 10 m o más y 3 m

Tras comparar las alternativas desde diferentes puntos de vista, funcional, económico, ambiental y constructivo, el estudio informativo concluye que, desde el punto de vista medioambiental y económico, la alternativa Sur es la mejor, aunque desde un punto de vista funcional, la alternativa que más tráfico capta y, por lo tanto, que mejor sirve a la actividad económica y a los habitantes de Tierra de Campos, es la alternativa Norte B, proponiéndola como la más favorable.

La alternativa finalmente elegida, tras el trámite de información pública y este proceso de evaluación, es la alternativa Sur del estudio informativo, con las modificaciones que se definen en el punto 8 de esta declaración.

Se inicia esta alternativa Sur en la Variante de Palencia, separándose ligeramente de la actual CN-610, para pasar al sur de Villamartín de Campos.

A partir de aquí se sitúa al sur de la CL-612, que, a su vez, es el límite sur de la ZEPA «La Nava-Campos Sur», pasando al sur de Revilla de Campos y Pedrosa de Campos.

Entre Pedrosa de Campos y Torremormojón cruza la CL-612 para pasar al norte de esta última población. Vuelve a situarse al sur de la CL-612 pasado Torremormojón, discurrendo por el sur de Villeras de de Campos hasta las cercanías de Palacios de Campos, donde se cruza de nuevo la CL-612 para pasar por el norte de Palacios de Campos.

Para separarse de Medina de Rioseco se acerca a Villanueva de San Mancio, donde cruza sobre el río Sequillo. Desde aquí se vuelve al corredor de la CL-612, discurrendo hasta el final por el norte de la misma y relativamente próxima a ella. Se pasa por el norte de las poblaciones de Villafrechos, Santa Eufemia del Arroyo, Villamayor de Campos y Quintanilla de Campos. Su final, enlazando con la Autovía del Norte, se produce entre Villalpando y Cerecinos de Campos.

A la altura de Villamayor de Campos se cruza el río Valderaduey, adentrándose en la esquina sur de la ZEPA «Penillanuras-Campos Sur».

4. *Descripción del medio.*—Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 en virtud de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats y la Directiva 79/409/CEE de Aves, en el ámbito de actuación, son:

- LIC ES 4130079 «Ribera del río Esla y Afluentes».
- LIC ES4190146 «Lagunas de Villafáfila».
- LIC ES4140129 «Montes Torozos y Páramos de Torquemada-Astudillo».
- LIC ES4140077 «Riberas del río Carrión y Afluente».
- LIC ES0000205 «Lagunas del Canal de Castilla».
- LIC ES4140136 «Laguna de La Nava».
- ZEPA ES0000217 «Penillanuras-Campos Norte».
- ZEPA ES0000207 «Penillanuras-Campos Sur».
- ZEPA ES0000004 «Lagunas de Villafáfila».
- ZEPA ES4140036 «La Nava-Campos Norte».
- ZEPA ES0000216 «La Nava-Campos Sur».

El Área de Importancia para las Aves I.B.A., n.º 038 Tierra de Campos, se extiende sobre 268.000 ha entre Valladolid, Zamora, Palencia y León. Se corresponde con extensas llanuras de cereal (cebada, trigo, avena) entre los ríos Esla y Valdeginete. Su importancia ornitológica estriba en la alta densidad de aves esteparias y su vinculación con la IBA n.º 039 Villafáfila.

Las especies faunísticas más significativas presentes en la zona son la nutria, el lobo y avutarda. Las dos primeras especies se localizan en áreas alejadas del ámbito de estudio, mientras que la avutarda está presente en gran parte del ámbito de la autovía.

Patrimonio histórico-artístico. Entre los posibles yacimientos presentes en la zona, destacan los siguientes:

«El castro de Las Bodegas», a la altura del p.k. 9+000, en el término municipal de Villamayor de Campos.

«Camino Viejo de Villamuriel», a la altura del p.k. 22+000, en el término municipal de Villafrechos.

«Fuente del Botal», a la altura del p.k. 28+000, entre Villafrechos y Villabrágima.

«Cerro de San Andrés», a la altura del p.k. 34+000, en el término municipal de Medina de Rioseco.

«El Palo», a la altura del p.k. 41+000, en el término municipal de Belmonte de Campos.

«Las Torres-La Laguna», a la altura del p.k. 54+000, en el término municipal de Villerías de Campos.

«Carre quinta», «Socarrera» y «Santa Cecilia», en Torremormojón.

«Las Quintas» y «La Horca», en Pedraza de Campos.

«Las Piqueras», a la altura del p.k. 68+000, en Villamartín de Campos.

«Loma Buena», a la altura del p.k. 75+000, en Villamartín de Campos.

«Fuente-Hospital» en Grijota, a la altura del p.k. 77+500.

Entre las vías pecuarias destacan las siguientes:

Cañada de Madrid o Real Zamorana, p.k. 1+000.

Colada de Valdehunco, p.k. 5+000.

Colada Zamorana, p.k. 9+700

Vereda del Camino de Aguilar, p.k. 12+000

Cañada Real de Benavente a Medina de Rioseco, p.k. 20+000

Colada de Morales de Campos, p.k. 21+000

Colada de Villafrechos a Villalón, p.k. 23+000

Cañada de los Caleros, p.k. 25+000

Cañada Real Leonada, p.k. 35+400

Vereda de Villalón, p.k. 36+300

Vereda de Medina de Rioseco a Belmonte, p.k. 39+500

Colada del Camino de Zamora a Palencia, p.k. 66+300.

5. *Resultado de las consultas.*—Se consultaron y emitieron sugerencias los siguientes organismos:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Confederación Hidrográfica del Duero	
Consejería de Agricultura y Ganadería Junta de Castilla y León	X
Consejería de Educación y Cultura Junta de Castilla y León	X
Delegación del Gobierno en la CA de Castilla y León	
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León	
Diputación Provincial de Palencia	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Zamora)	
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (Palencia)	
Subdelegación del Gobierno en Palencia	
Subdelegación del Gobierno en Zamora	
Instituto Tecnológico y Geominero de España	
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas (Madrid)	
Diputación Provincial de Valladolid	
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio Valladolid	
Servicio de Investigación Agraria Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes Junta de Castilla y León	
Departamento de Geografía Facultad de Geografía e Historia Universidad de Salamanca	
Facultad de Ciencias Universidad de Valladolid	
Unidad Técnica de Medio Ambiente Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	
ADENA	
AEDENAT	
CODA	
FAT	
SEO	
GREENPEACE	
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	
Federación Ecologista de Castilla y León	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Grupo Lobo Museo Nacional de Ciencias Naturales	
Colectivo Ecologista Palentino (CEPA)	
Asociación Naturalista de Valladolid (ANVA)	
Asociación Vallisoletana de Defensa del Medio Ambiente (AVDEM)	
Grupo Ecologista Ciconia	
Ayuntamiento de Palencia	X
Ayuntamiento de Villamartín de Campos	
Ayuntamiento de Revilla de Campos	
Ayuntamiento de Mazariegos	
Ayuntamiento de Castromocho	
Ayuntamiento de Villarramiel	
Ayuntamiento de Villafrades de Campos	
Ayuntamiento de Villalón de Campos	X
Ayuntamiento de Villaci de Campos	
Ayuntamiento de Becilla de Valderaduey	X
Ayuntamiento de Valdunquillo	
Ayuntamiento de Villanueva de Campos	
Ayuntamiento de Quintanilla del Molar	X
Ayuntamiento de Castrogonzalo	
Ayuntamiento de El Portazgo	
Ayuntamiento de Benavente	
Ayuntamiento de Pedraza de Campos	
Ayuntamiento de Torremormojón	
Ayuntamiento de Villerías de Campos	
Ayuntamiento de Meneses de Campos	
Ayuntamiento de Palacios de Campos	
Ayuntamiento de Tamariz de Campos	
Ayuntamiento de Medina de Rioseco	
Ayuntamiento de Villafrechos	
Ayuntamiento de Moral de la Reina	
Ayuntamiento de Aguilar de Campos	
Ayuntamiento de Castroverde de Campos	
Ayuntamiento de Villamayor de Campos	
Ayuntamiento de Villalpando	

Asimismo, se ha recibido escrito de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Palencia.

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

Consideración de la laguna de Boada de Campos y de la Laguna de la Nava (Fuente de Nava), propuesta como Lugar de Importancia Comunitaria.

Consideración de hábitats de interés prioritario, como los pastizales húmedos situados en las proximidades del cruce de la carretera de León con el río Valdeginete.

Efectos producidos sobre la fauna, especialmente sobre las colonias de aves esteparias, poblaciones de lobo, y especies de interés cinegético.

Alteración del paisaje por el impacto visual del trazado y las obras complementarias.

Patrimonio histórico-artístico. Afección a distintos Bienes de Interés Cultural, como el Canal de Castilla a su paso por los términos de Palencia, Castromocho, Capillas y Castil de Vela, el puente de Membrana en Castromocho y los acueductos de las Salinas y del Tesoro en el término municipal de Palencia.

6. *Información pública.*—Se han recibido un total de 74 alegaciones de organismos, asociaciones o particulares, distribuidas de la siguiente forma:

4 organismos de la Administración Central, Autonómica y Provincial.

12 ayuntamientos de la provincia de Zamora.

33 ayuntamientos de la provincia de Valladolid.

8 ayuntamientos de la provincia de Palencia.

5 mancomunidades, asociaciones o empresas.

12 particulares.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero. Comisaría de Aguas indica que el Canal de Castilla está considerado Bien de Interés Cultural, con la categoría de Conjunto Histórico, y que cualquier estructura que se ejecute sobre el mismo o en sus inmediaciones, debe llevar el informe favorable de la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, determina un gálibo de 5 metros sobre el agua para las estructuras, y se especifica que la cimentación de las mismas deberá estar fuera de las zonas declaradas Bien Cultural.

Por último, señala la necesidad de solicitar el permiso pertinente cuando se ejecute el proyecto definitivo individualizando todas y cada una de las posibles afecciones al Canal de Castilla y sus acequias, para la resolución, también individual, de los problemas que plantee cada una de las mismas.

El Área de Explotación Zona A2, envía informe en el que se indica que no se desprende afección en principio a la zona regable del canal del Esla de la margen derecha, actualmente en explotación.

Asimismo, indica una serie de especificaciones sobre gálibos y distancias mínimas.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, considera que la opción sur presenta mejores características desde el punto de vista medioambiental, económico y de ordenación del territorio.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO), realiza las siguientes consideraciones:

La construcción de la autovía por el corredor Norte propuesto en el estudio informativo afecta directamente, en algún tramo de su recorrido, a una zona identificada por SEO / Birdlife como Área de Importancia Internacional para las Aves. El área mencionada, es el hábitat de especies del Anexo I de la Directiva Comunitaria 79/409/CEE y, por tanto, serán objeto de medidas de conservación especial en cuanto a su hábitat para evitar, dentro de las zonas de protección de aves (ZEPA) las perturbaciones que afecten a las aves.

Además, en la zona afectada, como se indicaba en la memoria-resumen de julio de 1998, hay presencia de lobo y nutria.

El propio estudio informativo reconoce que el denominado corredor Norte es mucho más lesivo para las aves. Además, el corredor Sur no está suficientemente valorado en el estudio informativo.

El corredor Norte, afectará directamente en la densidad poblacional de estas aves.

El corredor Sur, debe resultar elegido, pues resulta mucho menos impactante a efectos ambientales y es perfectamente viable desde el punto de vista técnico.

El Servicio de Cultura de la Delegación Territorial de Zamora de la Junta de Castilla y León, informa sobre la posibilidad de afección a yacimientos, por lo que solicita que se realice una prospección intensiva dirigida por un técnico competente.

El Ayuntamiento de Castroverde de Campos (Zamora), considera que la opción norte es la más lógica y coherente por diversas razones, entre ellas, la medioambiental, al ser la más alejada de las lagunas de Villafáfila.

La autovía se debería aproximar a la N-610 para minimizar el daño sobre las avutardas. El trazado afectará a las cañadas del Cerezal, del Granero y la Gallina, por lo que serían necesarios, al menos, dos pasos para el ganado y las aguas.

En el entorno de la obra, se encuentra la iglesia de Santa María del Río, catalogada como Monumento, la Iglesia de San Nicolás y el Puente Romano, también catalogados.

El Ayuntamiento de Fuentes de Ropel (Zamora) considera la opción norte como la mejor desde el punto de vista medioambiental, debiendo aproximarse su trazado al pueblo para así no afectar a las lagunas de Villafáfila.

Asimismo, considera insuficientes los desagües de las regueras, por lo que se podrían producir inundaciones.

El Ayuntamiento de Quintanilla del Olmo (Zamora) selecciona la opción sur al ser la que menos afectaría las avutardas, así como a los yacimientos arqueológicos.

El Ayuntamiento de Villamayor de Campos (Zamora) propone la selección de la opción sur por ser la que causaría un menor impacto medioambiental, al afectar menos que la opción norte a la avutarda y a la población de lobos, así como a los yacimientos arqueológicos. Asimismo, la opción sur desarrollaría mejor el potencial turístico y los sectores productivos de la zona.

El Ayuntamiento de Villar de Fallaves (Zamora) considera que el mejor trazado, en términos generales, es el trazado sur. Ambientalmente, no afecta a la población de avutardas y se desarrolla por una zona donde existen pocos yacimientos arqueológicos.

El Ayuntamiento de Berrueces (Valladolid) selecciona la opción sur, al ser la mejor para la actividad y población de Tierra de Campos, y además, afectar en menor medida a la población de avutardas.

El Ayuntamiento de Bustillo de Chaves (Valladolid) se inclina por la opción norte B, ya que la opción sur afectaría a los humedales y regadíos cercanos al Canal de Castilla y al propio Canal.

El Ayuntamiento de Medina de Rioseco (Valladolid) considera que la opción sur es la que mejor sirve a los intereses de Tierra de Campos. Medioambientalmente, afecta en menor medida a las avutardas y a la población de lobos, así como a los regadíos y a los yacimientos arqueológicos. En concreto, señala que la opción norte B transcurre en terraplén por la mitad del yacimiento de Loma Buena, situado en Villamartín de Campos.

El Ayuntamiento de Quintanilla del Molar (Valladolid) considera mejor la opción norte B, solicitando asimismo que se de paso a todas las corrientes de agua y que se desplace el trazado para no afectar a manantial de Pozoarcón, situado junto al arroyo de la Vega.

El Ayuntamiento de Santa Eufemia de Arroyo (Valladolid) indica que la alternativa sur afecta a su casco urbano, atravesando una zona de viviendas construidas en el siglo XIX, que a la vez son huertas artesanales. Además, podría afectar al cementerio del pueblo.

El Ayuntamiento de Villabragima (Valladolid) considera que la opción sur estaría más próxima al aeropuerto de Villanueva y con la autovía León-Valladolid, se convertiría en un nudo de comunicaciones. Además, la opción sur es la que afecta en menor medida a la fauna, en concreto a la población de avutardas.

El Ayuntamiento de Villalón de Campos (Valladolid) selecciona la opción norte B, ya que es la que más tráfico capta y mejor sirve a los intereses de Tierra de Campos. Además, la opción sur obligaría a recorrer veinte kilómetros más a aquellos usuarios que se desplazaran de Palencia a León.

Asimismo, los problemas medioambientales son muy superiores por Medina de Rioseco, ya que se afectaría a numerosos humedales y regadíos cercanos al Canal de Castilla, así como al propio Canal.

El Ayuntamiento de Villarramiel (Palencia) opta por la opción norte B, solicitando que el trazado se acerque a la actual zona industrial. También, informa que el trazado atraviesa la finca de propiedad municipal en la que sitúa el vertedero y la escombrera, donde vierten los municipios de la Mancomunidad de Campos.

Se pronuncian a favor de la alternativa Norte A, 4 Ayuntamientos: Becilla de Valderaduey (Valladolid), Castrogonzalo (Zamora), Cerecinos de Campos (Zamora) y Grijota (Palencia).

Se pronuncian a favor de la alternativa Norte B, 37 Ayuntamientos:

De la Provincia de Zamora, 7:

Benavente, Castroverde de Campos, Fuentes de Ropel, Valdescorriel, Vega de Villalobos, Villalobos y Villanueva del Campo.

De la Provincia de Valladolid, 25:

Bolaños de Campos, Bustillo de Chaves, Castrobol, Castroponce de Valderaduey, Ceinos de Campos, Cuenca de Campos, Gatón de Campos, Herrín de Campos, La Unión de Campos, Mayorga, Melgar de Abajo, Melgar de Arriba, Monasterio de Vega, Quintanilla del Molar, Saelices de Mayorga, Santervas de Campos, Urones de Castroponce, Valdunquillo, Vega de Ruiponce, Villacarrión, Villadid de Campos, Villafrades de Campos, Villagomez la Nueva, Villalón de Campos y Villavicencio de los Caballeros.

De la Provincia de Palencia, 5:

Abarca de Campos, Mazariegos, Palencia, Villada y Villarramiel.

Se pronuncian a favor de la Alternativa Sur, 9 Ayuntamientos:

Quintanilla del Olmo, Villamayor de Campos y Villar de Fallaves, de la provincia de Zamora.

Berrueces, Medina de Rioseco, Palazuelo de Vedija, Villabragima y Villafrechos, de la provincia de Valladolid.

Ampudia, de la provincia de Palencia.

A estos Ayuntamientos habría que añadir la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León y la Sociedad Española de Ornitología.

Se pronuncian en contra de que el trazado Sur atravesase su término municipal, 3 Ayuntamientos:

Belmonte de Campos (Palencia), Santa Eufemia del Arroyo (Valladolid) y Villanueva de San Mancio (Valladolid).

7. Integración del proceso de evaluación y condiciones específicas.—El estudio informativo realiza una evaluación de los impactos ambientales de las alternativas propuestas:

I. Afección a la atmósfera: El estudio de impacto ambiental indica que, aunque ninguna alternativa tendrá efectos negativos sobre el confort sonoro de la población, ni molestias durante las obras, es la alternativa sur la que menos probabilidad tiene de provocar molestias en este sentido, ya que es la que más se aleja de núcleos de población. Las alternativas por el norte podrían causar un mayor impacto sonoro al quedar más próxima a los núcleos.

En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de los niveles sonoros y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado, como es el caso de Medina de Rioseco,

donde el ajuste de trazado propuesto puede ocasionar algún problema en este sentido.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección. Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).
Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

II. Afección a valores geológicos o geomorfológicos de interés: Según se indica en el estudio de impacto ambiental, en materia de movimiento de tierras, la mayor diferencia entre alternativas radica en la necesidad de préstamos, que es de aproximadamente 4.000.000 de m³ para la alternativa Sur, mientras que en la Norte A no llega al millón (809.000 m³). En la Norte B apenas sobrepasa el medio millón.

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá establecer en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos 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 citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

III. Afección a la hidrología superficial y subterránea: El impacto sobre los acuíferos y cauces se considera mínimo y moderado en todas las alternativas según el estudio de impacto ambiental.

En cuanto a los regadíos, es ligeramente peor la alternativa sur ya que, si bien transcurre por un territorio en el que existe una menor superficie dedicada a cultivos de regadío, atraviesa por la mitad, parcelas o zonas de regadío no demasiado extensas, que por su menor tamaño tendrán menor capacidad de absorción de este impacto o de amortiguamiento de sus consecuencias. No obstante, hay que destacar la escasa magnitud de esta alteración, ya que la superficie ocupada de regadío por esta alternativa no llega a los 10 Km. (aproximadamente 50 ha).

Tampoco es significativa la diferencia entre alternativas respecto al riesgo de pérdida de calidad del agua de los cauces interceptados, considerándose esta alteración potencial como mínima y moderada para todas las alternativas.

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Duero, las siguientes medidas:

Los puentes proyectados sobre los ríos Valderaduey, Bustillo Ahogaborricos, Sequillo y Canal de Campos se diseñarán de forma que los estri-

bos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que, si es técnica y económicamente viable, no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los numerosos arroyos interceptados por la traza.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Valderaduey, Bustillo Ahogaborricos, Sequillo y Canal de Campos, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos ya identificados en el estudio de impacto ambiental. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riego de los cultivos de la zona.

IV. Afección a la vegetación: Según el estudio, las alternativas propuestas no afectarán a ninguna formación de vegetación de interés. En los cruces de algunos arroyos y ríos se localizan alamedas, bosquetes de galeoría, carrizales y espadañales que no se verán afectados si se mantiene su cruce mediante estructura. En caso de que resultasen afectados, será suficiente con proceder a la revegetación del entorno con especies de las mismas características edafófilas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalónamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalónarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones de los ríos Valderaduey, Bustillo Ahogaborricos, Sequillo y Canal de Campos y de los arroyos interceptados por la traza.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

V. Afección a la fauna: En la incidencia sobre las comunidades y poblaciones faunísticas de interés donde radica la mayor diferencia, entre unas alternativas y otras.

El comportamiento de la alternativa norte B, respecto a la población de avutarda, es ligeramente peor que la norte A, ya en el tramo inicial la incidencia sobre la población de avutarda, de un modo significativo, se extiende hasta el p.k. 26 + 100, aproximadamente, debido a que transcurre por polígonos con un número de individuos superior a 50, a distancias, respecto a la actual CN-610, que varían, en general, entre los 600 y los 1.800 m; si bien, en algunos subtramos concretos el trazado se sitúa en el entorno de algunos pueblos (Quintanilla del Molar, Villanueva del Campo). Entre los p.k. 58+000 y 65+000 vuelve a producirse una alteración significativa sobre los polígonos de avutardas con más de 50 individuos, alejándose incluso hasta 1.100 m respecto a la actual CN-610, lo

que obligaría a limitar el período de construcción entre los p.k. 0+000 y 26+000, y 50+000-70+000.

No obstante, hay que matizar que la incidencia de las alternativas norte se producirá en la fase de construcción y durante los meses de febrero, marzo y abril, período en el que se pone de manifiesto la acusada querencia de las avutardas por las zonas «lek» o áreas en las que se lleva a cabo el cortejo nupcial.

La ventaja de la alternativa Sur, netamente considerada, respecto a las restantes alternativas, desde el punto de vista medioambiental, radica en que no tiene incidencia directa sobre la I.B.A. n.º 38 de Tierra de Campos, ya que discurre a más de un kilómetro de su extremo occidental inferior.

Sin embargo, para establecer una comparación en términos de igualdad entre una alternativa y otra, habría que considerar también el tramo hasta Cerecinos de Campos en el cual sería necesario construir un carril colector en cada margen de la autovía para unir adecuadamente las vías de entrada y salida a la Autovía del Noroeste. La construcción de este carril a cada lado de la autovía, deberá también someterse a la limitación de actividad de los meses de febrero a abril y con mucho mayor rigor que en otros tramos de las alternativas A y B, ya que los polígonos con mayor número de ejemplares de avutarda se han detectado, precisamente, a ambos lados de la Autovía del Noroeste.

La alternativa Sur se considera mejor que las norte, ya que es más segura para los desplazamientos de los lobos hacia el norte, puesto que en caso de fracaso en la localización de los pasos de fauna bajo la autovía, siempre será más rápido y factible regresar a la zona de origen de los montes Torozos.

La alternativa Sur se separa alrededor de 6 Km. del extremo más septentrional de la zona A, y alrededor de 2-3 Km., del extremo de la zona B. A pesar de esta relativa proximidad, no parece probable que esta alternativa interrumpa los desplazamientos de manadas que se extienden desde los montes Torozos al Bajo Duero y desde los montes Torozos a los Cerratos, salvo que algún ejemplar inmaduro, expulsado del grupo, pretenda extenderse hacia el norte, atravesando la Tierra de Campos, por terrenos de cultivos de cereal sin ninguna cobertura arbórea o arbustiva.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para meso y mastofauna. Se construirán pasos específicos en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva autovía interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Aunque el proyecto se desarrolla en las proximidades de la «Zona Lobera de Montes Torozos», según se indica en el estudio de impacto ambiental, no parece probable que se interrumpan los desplazamientos de manadas que se extienden desde los montes Torozos a los Cerratos, salvo que algún ejemplar inmaduro, expulsado del grupo, pretenda extenderse hacia el norte, atravesando la Tierra de Campos. No obstante, se deberá efectuar un estudio y análisis más detallado acorde con las exigencias de un proyecto constructivo en el que se determine la necesidad de proceder a diseñar pasos específicos para lobos y revegetación del entorno de los mismos en aquellos tramos en los que, aprovechando la existencia de cauces con vegetación de ribera o manchas de vegetación, se pudiera llevar a cabo este desplazamiento de una forma esporádica.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

VI. Afección a espacios naturales: Respecto a los espacios de la Red Natura 2000, las afecciones más importantes se dan con las alternativas norte, pues su trazado cruzaría:

ZEPA ES4140036 «La Nava-Campos Norte»
ZEPA ES0000216 «La Nava-Campos Sur»
ZEPA ES0000217 «Penillanuras-Campos Norte»
ZEPA ES0000207 «Penillanuras-Campos Sur»

Asimismo, en las proximidades de su trazado se encuentran el LIC ES4140136 «Laguna de La Nava», el LIC ES0000205 «Lagunas del Canal de Castilla», LIC ES 4130079 «Ribera del río Esla y Afluentes», y el LIC ES4140077 «Riberas del río Carrión y Afluente».

En la alternativa Sur, la alteración más importante a espacios de la Red Natura 2000 es a:

ZEPA ES0000216 «La Nava-Campos Sur»
ZEPA ES0000207 «Penillanuras-Campos Sur»

Encontrándose la actuación propuesta próxima al LIC ES4140129 «Montes Torozos y Páramos de Torquemada-Astudillo», LIC ES4190146 «Lagunas de Villafáfila» y ZEPA ES0000004 «Lagunas de Villafáfila».

Para evitar las afecciones directas sobre estos espacios protegidos, desde el inicio del trazado hasta el límite de provincia Zamora-Valladolid y entre el p.k. 56+000 y el p.k. 65+000 en las cercanías de Torremormojón, se estudiarán nuevas alternativas con el fin de no afectar a la zona de especial protección para las aves (ZEPA), así como, aproximadamente entre los p.k. 30+000 y 40+000, donde la traza se ajustará de manera que se aproxime, en la medida de lo posible, a la población de Medina de Rioseco, discuriendo entre el límite sur de la ZEPA y el casco urbano de Medina de Rioseco.

VII. Afección al paisaje: No existen grandes diferencias entre alternativas en lo relativo al impacto paisajístico causado por intrusión visual de los taludes de la autovía, fundamentalmente, debido a la escasa altura de los mismos. No obstante, es la alternativa A la que presenta una mayor longitud visible.

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de terraplén será preferentemente, siempre que sea técnica y económicamente viable, mayor o igual al 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. Se procurará que los taludes de los desmontes sean lo más tendido posible, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense sus ventajas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Se procederá, siempre que sea técnicamente viable, a la revegetación mediante siembras y/o plantaciones de todas las superficies afectadas, tales como los taludes, las áreas de ocupación temporal y los préstamos y/o vertederos, previa adecuación de su superficie mediante las técnicas culturales oportunas como el laboreo de los suelos compactados o la regularización del terreno.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

VIII. Afección sobre el patrimonio cultural y arqueológico: Las alternativas Sur y Norte B no afectan, directamente, a ningún yacimiento, mientras que la alternativa Norte A pasa sobre los yacimientos de Pedra-dilla II y La Malena, si bien esta alteración puede calificarse como mínima, ya que el interés conservacionista de estos yacimientos se califica como

medio o bajo, y la ocupación de su superficie se hace en terraplén, lo que permitirá su conservación.

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura suficiente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte del Servicio Territorial de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

IX. Afección sobre vías pecuarias: La incidencia sobre las vías pecuarias es mínima y moderada, en todas las alternativas, si bien en el caso de la alternativa sur, el número de puntos conflictivos que requieren una solución específica en proyecto es ligeramente superior, 5 frente a los 3 de las restantes alternativas.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar la continuidad de los actuales accesos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva autovía con los caminos y vías pecuarias identificadas en la zona asegurando su continuidad.

8. *Plan de vigilancia ambiental.*—El estudio de impacto ambiental recoge las directrices del programa de vigilancia ambiental, que se incor-

porará al proyecto constructivo, para el seguimiento y control de los impactos y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental. Asimismo, se propondrán nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o las medidas correctoras propuestas son insuficientes.

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

9. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de mayo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Autovía de Tierra de Campos. Tramo: Palencia-Benavente», concluyendo que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, la mejor desde el punto de vista ambiental es la denominada alternativa Sur, siempre y cuando, tanto en la redacción del proyecto de construcción, como en las fases de construcción y explotación de la nueva vía, se contemplen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones específicas establecidas en el apartado 8 de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

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

Madrid, 12 de mayo de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

