

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

11890 *Resolución de 4 de octubre de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actualización del procedimiento de evaluación ambiental del tramo Quintanilla de Arriba (Oeste) - Castrillo de la Vega en la A-11, Autovía del Duero (Valladolid y Burgos).*

El proyecto al que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del Grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1.a), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Promotor y órgano sustantivo.

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

Objeto y justificación. Antecedentes.

El objeto del proyecto es la construcción de un tramo de autovía entre Quintanilla de Arriba (oeste) y Castrillo de la Vega y que formará parte de la futura Autovía del Duero (A-11) que, una vez finalizada, conectará Soria con Portugal pasando por Valladolid y Zamora, siguiendo el recorrido del río Duero y de la carretera N-122. Este tramo concreto de la A-11 se basa en la duplicación de la actual N-122, salvo en la zona de Peñafiel, donde se plantea una variante al sur del municipio.

El tramo de autovía objeto de estudio queda englobado dentro del Estudio Informativo de clave EI1-E-135 «A-11, Autovía del Duero, tramo: Aranda de Duero-Valladolid, P.K. 278,5 a 344,8 de la N-122», que ya fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiendo recibido una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva para el trazado definido por la alternativa Sur Opción Duplicación (Resolución de 2 de noviembre de 2006; «BOE» número 274, de 16 de noviembre de 2006). Esta DIA, sin embargo, perdió su vigencia a partir del 9 de julio de 2012, al no haber dado comienzo en esa fecha las actuaciones comprendidas en el citado Estudio Informativo. Esto ha conllevado la necesidad de que el proyecto sea nuevamente sometido al procedimiento de evaluación ambiental.

El proyecto viene justificado por la pérdida de capacidad de la carretera N-122, derivada del tráfico de vehículos pesados que soporta en el tramo objeto de estudio, que en algunos subtramos llega al 28 %, así como por la necesidad de adecuar la N-122 a las nuevas exigencias de seguridad. El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI) ya contempló dentro de las actuaciones previstas para la planificación estatal de la Red de Interés General del Estado, un eje estructurante de la Comunidad de Castilla y León, que enlazara el valle del Ebro con los grandes centros generadores e inductores de transporte de Castilla y León, y recogió, dentro del Programa de Vías de Gran Capacidad, la ejecución de un corredor apoyado en la carretera N-122, entre Zaragoza y Valladolid. Posteriormente

el Plan Nacional de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, 2012-2024 (PITVI), ha recogido la construcción de la A-11 dentro de las actuaciones planteadas en su programa de inversión para transporte por carretera.

Localización.

El ámbito del proyecto se ubica en la margen sur del río Duero, discurriendo por los términos municipales de Quintanilla de Arriba, Peñafiel, Manzanillo y Castrillo de Duero en la provincia de Valladolid y Nava de Roa, Valdezate, Fuentelisendo, Fuentecén, Haza y Castrillo de la Vega en la provincia de Burgos.

Descripción sintética.

El trazado de la autovía para las alternativas analizadas en el estudio de impacto ambiental plantea un eje en variante de la N-122 que tendría su origen en Quintanilla de Arriba y su final en la carretera BU-V-2031, en las proximidades de Castrillo de la Vega, donde entroncaría con el tramo anterior de la autovía A-11 «Variante de Aranda de Duero», ya construido.

El tramo de carretera proyectado, de 42,6 km aproximadamente, es de tipo autovía, con dos calzadas y dos carriles de circulación de 3,5 m por sentido, arcones exteriores de 2,5 m, arcones interiores de 1,0 m y velocidad de proyecto de 120 km/h.

Algunas de las características más relevantes del proyecto son:

Enlaces de conexión.

La autovía contará con 5 enlaces de conexión con otras vías: el enlace de Quintanilla Este (con la vía de entrada a la localidad); el enlace de Peñafiel (con la VA-223); el enlace de Nava de Roa (con la N-122); el enlace de Fuentecén Oeste (con la N-122) y el enlace de Fuentecén Este (con la N-122).

Cruces y reposición de carreteras y caminos.

En todo el ámbito del proyecto se realizan un total de ocho reposiciones de carreteras localizadas en los siguientes puntos: N-122 en el entorno del enlace de Quintanilla Este; VA-223 en el entorno del enlace de Peñafiel; VP-2305 en torno al P.K. 21+690; N-122 en el entorno del enlace de Nava de Roa; BU-210/BU-123 en el P.K. 29+735; BU-200: en el P.K. 35+245; BU-V-2033: en el P.K. 38+155; y BU-V-2031: en el P.K. 42+615.

En el tramo del trazado que transcurre entre Quintanilla de Arriba y el límite provincial de Burgos se han proyectado un total de 56 caminos, de los cuales 9 cruzan mediante un paso inferior, 9 cruzan mediante un paso superior y 38 son caminos de enlace, cuya función consiste en garantizar el acceso a todas las fincas. En el tramo del trazado que transcurre entre Castrillo de la Vega y el límite provincial de Valladolid se ha detectado la intercepción de 23 caminos longitudinales de la margen derecha, 13 de la margen izquierda y 12 caminos transversales. Su reposición consistirá en la mayor parte de los casos en su prolongación paralelamente a la autovía hasta los diversos pasos transversales que se han dispuesto a lo largo de todo el tramo de actuación. En algunos casos, estos caminos se repondrán de forma independiente mediante una estructura de paso sobre la autovía.

La autovía además interceptaría 20 vías pecuarias de distinta tipología y cuya reposición también ha sido prevista.

Estructuras.

En total se han proyectado un total de 59 estructuras: 23 pasos superiores de camino, carreteras y vías pecuarias; 27 pasos inferiores, considerando tanto los derivados de la ampliación de pasos existentes como los de nueva ejecución; 1 paso hidráulico; y 7 viaductos (1 viaducto sobre el río Duratón, 1 viaducto sobre el río Botijas; 1 viaducto sobre el arroyo de la Vega; 1 viaducto de Valdemudarra; 1 viaducto sobre el Arroyo de la Prádana y 2 viaductos sobre el río Riaza).

Obras de drenaje transversal (ODT).

Se han proyectado un total de 52 ODT, todas ellas de tipo marco con dimensiones mínimas de 2 × 2 m.

Instalaciones auxiliares.

Se prevé la creación de 21 zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) y áreas de acopio. La superficie total ocupada por estas zonas sería de 51,96 hectáreas, y la superficie de cada una de ellas oscilaría entre las 0,56 hectáreas que ocuparía la menor y las 8,76 de la más extensa. Se ha previsto que las ZIAs se localicen muy próximas a la carretera, en zonas con accesibilidad asegurada y fuera de zonas que presenten algún valor ambiental relevante.

Préstamos y vertederos.

El proyecto indica que parte de los materiales excavados podrá reutilizarse en la obra para la conformación de rellenos. Señala, no obstante, que aun así será necesario obtener materiales de fuera de la obra (canteras o préstamos) para los rellenos. Además, parte de los materiales extraídos no podrá ser reutilizada y será alojada en vertederos. El proyecto recoge una relación de posibles zonas de préstamos, canteras en activo y vertederos a utilizar. A la hora de ubicar las zonas de préstamo y vertederos, se ha tenido en cuenta su situación en zonas de menor valor ambiental y de baja calidad agrológica. La alternativa elegida supondrá un movimiento de tierras de unos 6,5 millones de m³ para rellenos y 6,1 millones de m³ para excavaciones. 2,9 millones de m³ de tierras irán a vertedero.

Otros.

Se prevé la instalación de dos áreas de servicio, una a cada margen de la autovía, a la altura de la D.O. 21+000.

Alternativas.

Inicialmente se consideraron dos alternativas en el estudio de impacto, además de la alternativa 0 o de no actuación.

La alternativa 1 coincide con la seleccionada en la Fase C del Estudio informativo Autovía del Duero. A-11: tramo variante de Aranda de Duero (Oeste) a Valladolid, carretera N-122, P.P.K.K. 278+500 a 344+800. Clave EI.1-E-135, en el tramo Quintanilla de Arriba-Castrillo de la Vega, a partir del P.K. 316,700 de la N-122, y tiene una longitud de 42.600 m. En la Fase C del Estudio Informativo (documento redactado en noviembre de 2007) se definió la opción recomendada en la aprobación definitiva del Estudio Informativo a partir de las condiciones de la DIA emitida en 2006 y de las prescripciones impuestas para la redacción de los proyectos de construcción.

La alternativa 2 se propone como consecuencia de un proceso de consultas (Consultas al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos y a la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural del Servicio Territorial) al que fue sometido el Estudio Informativo, debido a la aparición de nuevos condicionantes respecto a la alternativa 1. Como resultado del proceso de consultas realizado, se propusieron ciertos cambios sobre el trazado analizado. Así, la alternativa 2 constituye la unión de los trazados desarrollados en los siguientes dos proyectos: Proyecto de Construcción Autovía A-11, del Duero. Tramo: L.P. de Burgos-Quintanilla de Arriba (Oeste); y Proyecto de Construcción Autovía A-11, del Duero, tramo Castrillo de la Vega-L.P de Valladolid. El recorrido de la alternativa 2 es muy similar al de la alternativa 1, de cuyo trazado parte, considerándose una solución alternativa para definir un nuevo ajuste y diseño de los parámetros geométricos requeridos para su conversión en autovía y evitándose la afección a ciertos elementos ambientales presentes en la zona (el trazado de esta alternativa evita la afección al Pinar de Fuentecén y al yacimiento arqueológico Caserío de Arnaiz). Tiene una longitud de 42.636,77 m.

En el estudio de impacto ambiental se hace un análisis de las alternativas y su posible incidencia ambiental. Como resultado del análisis realizado, se concluye que la alternativa 2 es más conveniente, por lo que es la alternativa que se propone ejecutar.

Tras el análisis del resultado de la información pública, y tras consulta de esta Dirección General, el promotor decide hacer una variación en la alternativa 2 seleccionada desplazando la traza unos 350 m hacia el sur en la zona del término municipal de Fuentelisendo, aproximadamente entre los PP.KK. 31+200 y 34+750, con el objetivo principal de reducir la contaminación acústica en este término municipal. La longitud total de esta alternativa 2 modificada supone la disminución de unos 100 m del trazado respecto al original y es la finalmente seleccionada.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El ámbito de estudio de la autovía proyectada es el valle del río Duero, que forma aquí una amplísima cuenca sedimentaria rellena de un conjunto de abanicos aluviales de edad terciaria. La acción incisiva de la red fluvial cuaternaria, protagonizada por el propio Duero, el Duratón y el Riaza, ha terminado por erosionar parcialmente dicho relleno. A ambos lados del valle se ubican los páramos calizos con sus relieves característicos en mesa.

Los espacios incluidos en la Red Natura 2000 según la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, en el ámbito de estudio del corredor elegido, son:

Zona Especial de Conservación (ZEC) ES4170083 Riberas del río Duero y afluentes: extensos tramos fluviales de la cuenca del Duero, que engloba tanto los cauces como las riberas hasta unos 25 m a cada lado. Su calidad viene definida por las secuencias de vegetación fluvial (alamedas, choperas, alisedas, etc.), propia de los tramos medios, así como por las comunidades faunísticas presentes (peces, anfibios, paseriformes ribereños, etc.).

ZEC ES4120068 Riberas del río Riaza: tramo final del río Riaza, que engloba tanto los cauces como las riberas hasta unos 25 m a cada lado. Su calidad viene igualmente determinada por el buen estado de conservación del hábitat fluvial.

ZEC ES4160084 Riberas del río Duratón: ubicado a unos 725 m al sur del trazado. Ecosistema fluvial bien conservado, donde destacan tanto las poblaciones piscícolas como la presencia de nutria y desmán.

Dentro del ámbito de estudio, encontramos los siguientes enclaves de Hábitat de Interés Comunitario:

- 1430. Matorrales halonitrófilos.
- 3240. Ríos alpinos y la vegetación leñosa de sus orillas de *Salix eleagnos*.
- 3250. Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glaucium flavum*.
- 3260. Vegetación flotante de ranúnculos de los ríos de zonas premontañas y de planicies.
- 4030. Brezales secos europeos.
- 4090. Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.
- 6170. Prados alpinos y subalpinos calcáreos (subtipo 6175 Pastizales psicroxerófilos supra-oromediterráneos).
- 6420. Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas de *Molinion-Holoschoenion*.
- 91B0. Bosques de fresnos con *Fraxinus angustifolia*.
- 92A0. Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*.
- 9340. Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

En la zona no existen Espacios de la Red de Espacios Naturales (REN) de Castilla y León. Existen Montes de Utilidad Pública (MUP) incluidos dentro de la categoría de Zonas de Interés Especial según la Ley 8/1991, de 10 de mayo, si bien ninguno de los MUP de la zona es atravesado por el trazado de la autovía.

El ámbito del proyecto es eminentemente agrícola, dominando el paisaje de la zona. La comunidad de vegetación natural más importante presente en la zona es la que forma

parte del ecosistema fluvial de los ríos Duero, Duratón y Riaza, donde los cauces están flanqueados por orlas ribereñas de especies de chopos (*Populus alba* y *P. nigra*) y sauces (*Salix alba*, *S. atrocinerea*, *S. purpurea*). Existen abundantes tramos donde la vegetación original ha sido sustituida por plantaciones de chopos, muchas de ellas de variedades híbridas, que ocupan una considerable superficie dentro del valle del Duero. Fuera de las comunidades ripícolas, las formaciones arbóreas presentes en la zona están representadas por bosques de quercíneas y pinos o masas mixtas de ambas, destacando las combinaciones de encinar y pinar de piñonero (*Pinus pinea*) o de carrasco (*Pinus halepensis*) de repoblación.

Los diferentes biotopos presentes en la zona de estudio albergan especies significativas por su vulnerabilidad. En los ríos y sotos fluviales del Duero, Riaza y Duratón destaca la presencia de la nutria (*Lutra lutra*), condicionada ésta a su vez por la riqueza piscícola presente compuesta de barbos, carpas, bogas o truchas. El hecho de que los ríos lindan con vegas y zonas esteparias, hacen que la mayor riqueza faunística se dé entre las aves, destacando la existencia de numerosos paseriformes. Está presente el milano real (*Milvus milvus*), el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), el ratonero común (*Buteo buteo*) y ocasionalmente búho chico (*Asio otus*). En los páramos, sobre todo los situados al norte del Duero, son zonas esteparias propicias para especies singulares como el sisón (*Tetrax tetrax*) o el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). En los roquedos existentes en las caídas a los valles de los ríos Riaza y Duratón, destaca la presencia del halcón peregrino (*Falco peregrinus*). En los bosques de quercíneas y pinos se encuentran lugares de cría de la especie más significativa del ámbito de estudio, el lobo (*Canis lupus*), especie protegida al sur de Duero por la Ley 42/2007.

Existen diversos Puntos de Interés Geológico (PIG) en la comarca: el de Vallehondo (PIG H418S018), el de Peñafiel (PIG H418S019), el de la Sección de Langayo (PIG 373301), el de la Sección de Peñafiel (PIG 374003), el de la Sección de Castrillo del Duero (PIG 374002), y el de la Sección de Valdezate (PIG 374004). Ninguno de ellos es interceptado directamente por el trazado de la autovía.

Sin embargo, el trazado intercepta la red de vías pecuarias, siendo reseñable el corte con la Cañada Real Merinera o la Cañada Real de Campiseras. Con respecto al patrimonio cultural, destacan los enclaves de cronología romana que se ven directamente afectados por la traza en los términos municipales de Peñafiel y Fuentecén.

El aspecto socioeconómico de mayor relevancia en el ámbito de estudio es el gran desarrollo del sector vitivinícola, con numerosas bodegas y explotaciones en la zona que se encuentran dentro de la Denominación de Origen «Ribera del Duero».

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Antecedentes.

El tramo de autovía objeto de estudio queda englobado dentro del Estudio Informativo A-11, Autovía del Duero, tramo: Aranda de Duero-Valladolid, P.K. 278,5 a 344,8 de la N-122. El Estudio Informativo fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, procedimiento que concluyó con la declaración de impacto ambiental (DIA), por Resolución de 2 de noviembre de 2006 («BOE» número 274 de 16 de noviembre de 2006). Dicha DIA concluyó que el trazado de autovía por la denominada alternativa Sur Opción Duplicación era ambientalmente viable por no observarse que comportara impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental asociado y en las condiciones específicas recogidas en la DIA.

El 5 de diciembre de 2013 la Dirección General de Carreteras como promotor del proyecto solicitó a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural que se pronunciara sobre si la DIA seguía vigente, al no haberse producido cambios sustanciales en los elementos esenciales del proyecto.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con fecha 19 de diciembre de 2013, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 14 del texto refundido de

la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, indicó que la declaración de impacto ambiental habría caducado si no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cinco años desde la fecha de la autorización o aprobación del proyecto, salvo que dentro de ese plazo el promotor hubiera solicitado al órgano ambiental que se pronunciase sobre la vigencia de la DIA. Por tanto, habiendo sido aprobado definitivamente el Estudio Informativo por Resolución del 9 de julio de 2007, la DIA solo mantendría su vigencia más allá del 9 de julio de 2012 si el promotor acreditase que ha comenzado alguna de las obras comprendidas en el Estudio Informativo antes de la mencionada fecha, circunstancia que no consta en la solicitud de vigencia de la Dirección General de Carreteras.

Al no haberse acreditado por parte del promotor el comienzo de alguna de las obras comprendidas en el citado Estudio Informativo, se consideró que la DIA había perdido su vigencia. Esta circunstancia conllevó la necesidad de que el proyecto se sometiera nuevamente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, conforme a lo establecido en la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

En la redacción del proyecto y del estudio de impacto ambiental del proyecto de la presente Resolución se ha tenido en cuenta el análisis y las conclusiones del anterior procedimiento de evaluación ambiental y la declaración de impacto ambiental con la que éste concluyó.

3.2 Entrada documentación. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Resultado.

La tramitación ambiental se inició con fecha 1 de junio de 2016 con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del expediente completo.

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, el estudio de impacto ambiental y el proyecto fueron sometidos al trámite de información pública mediante anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) número 311, de 29 de diciembre de 2015, y exposición pública en los Ayuntamientos de Fuentecén, Castrillo del Duero, Haza, Quintanilla de Arriba, Olmos de Peñafiel, Manzanillo, Valdezate, Castrillo de la Vega, Fuentelisendo, Nava de Roa y Peñafiel, entre los meses de diciembre de 2015 y febrero de 2016.

La Dirección General de Carreteras envió, con fecha 15 de diciembre de 2015, copia del documento técnico y del estudio de impacto ambiental a las administraciones, y organismos competentes, para que procedieran a emitir el informe que con carácter preceptivo establece el artículo 37.2 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Durante el periodo de información pública se recibió respuesta de las siguientes administraciones públicas afectadas y personas interesadas:

– Administraciones públicas responsables de los informes preceptivos detallados en el artículo 37 de la Ley 21/2013:

Confederación Hidrográfica del Duero.

Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de Castilla y León, que incluye el informe de la Dirección General de Medio Natural.

Dirección General de Patrimonio Cultural de Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León.

– 5 organismos oficiales: Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid; Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León; Subdelegación del Gobierno en Valladolid; Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León; y Área de Asistencia y Cooperación a Municipios del Servicio de Urbanismo de la Diputación de Valladolid.

- 3 ayuntamientos implicados: Fuentelisendo, Quintanilla de Arriba y Valdezate.
- 16 particulares.

A continuación se sintetizan los aspectos ambientalmente más relevantes de los informes y alegaciones recibidos y la respuesta del promotor.

La Confederación Hidrográfica del Duero (CHD) pide que al seleccionarse la alternativa a ejecutar se tenga en cuenta la menor afección posible a los elementos que integran el dominio público hidráulico. Esto implicaría, entre otras medidas especificadas en el informe remitido por la CHD, evitar la intercepción de cauces públicos o su modificación en cualquiera de sus dimensiones espaciales, respetar las servidumbres legales y, particularmente, la servidumbre de uso público de 5 m en cada margen, y, en caso de que se afecte a zonas inundables, analizar los riesgos mediante estudios técnicos para, si procede, adoptar las medidas pertinentes. Se recuerda asimismo la necesidad de solicitar a la CHD la correspondiente autorización o concesión administrativa, en caso de vertido sobre el dominio público hidráulico y/o captación de aguas superficiales y/o subterráneas. Se pide tener especial cuidado para evitar vertidos en las zonas de actuación situadas sobre materiales detríticos cuaternarios de alta y muy alta permeabilidad, especificándose por ejemplo la zona protegida de abastecimiento subterráneo de Fuentecén (ES5204801410).

En relación a las potenciales afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía de cauce público y servidumbres, el promotor responde afirmando que se compromete, entre otras medidas, a que todas las obras y actuaciones sobre el dominio público hidráulico, especialmente viaductos y drenajes, respeten la servidumbre de 5 m en cada margen del cauce, dejándola libre de afección directa. El promotor evitará la modificación de los cauces públicos y, si en algún caso esto no resultara posible, requerirá para estas actuaciones la correspondiente autorización de la CHD, de manera previa a su ejecución. La autorización de la CHD también será requerida en caso de captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas y/o en caso de preverse algún vertido que pueda afectar al dominio público hidráulico.

La Subdelegación del Gobierno en Valladolid considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos no previstos por el promotor.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, tras consulta realizada a la Dirección General del Medio Natural, considera que el proyecto es ambientalmente asumible, siempre que se tengan en cuenta determinadas cuestiones especificadas en el informe remitido al promotor. Entre ellas destacan las encaminadas a evitar la afección a la fauna y a la vegetación de ribera, a cumplir los niveles de ruido estipulados en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, a dar soluciones de continuidad de todas las vías pecuarias interceptadas, a excluir de las zonas de vertedero previstas en el proyecto aquellas poco definidas y de más de 200 ha, así como las zonas de vertedero previstas en parcelas cercanas a Zonas de Especial Conservación, y al desmantelamiento de las instalaciones auxiliares que no vayan a ser utilizadas al acabarse las obras. Se recomienda seleccionar la alternativa 1, a excepción del tramo comprendido entre el P.K. 32+000 y P.K. 35+200. También se recomienda la alternativa 1 para el cruce con el río Riaza, para hacerlo coincidir con el trazado de la actual carretera N-122.

El promotor responde que las medidas protectoras y correctoras indicadas han sido y/o serán tenidas en cuenta en el proyecto de construcción. Con respecto a la recomendación de seleccionar la alternativa 1, el promotor responde destacando que, tal y como se indica en la Resolución de 18 noviembre de 2015 de la Dirección General de Carreteras, la incoación del expediente de Información Oficial y Pública del Documento Técnico Actualización del procedimiento de evaluación ambiental del tramo: Quintanilla de Arriba (Oeste)-Castrillo de La Vega en la autovía A-11, del Duero lo es únicamente a efectos ambientales, por lo que los posibles aspectos de trazado y expropiaciones serán tratados en el nuevo expediente de Información Oficial y Pública que se incoe a estos efectos, una vez resuelta la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. A pesar de lo anterior, el promotor indica que la

alternativa 2 surge por el cambio de trazado de la alternativa 1 propuesto con el objetivo de evitar la afección al Pinar de Fuentecén y al yacimiento arqueológico Caserío de Arnaiz. Se considera que los ajustes realizados en el trazado por este motivo suponen mejoras desde el punto de vista ambiental y cultural. Por otro lado, en lo que respecta al viaducto sobre el río Riaza, el promotor destaca que tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 supondrían la ejecución de nuevas pilas y estribos y la realización de obras en las proximidades del cauce, ya que aunque la alternativa 1 se ubica más próxima al trazado de la N-122, no aprovecha la estructura existente sobre el Riaza.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León informa del fin del procedimiento de concentración parcelaria de la zona de Haza (Burgos) en 2014 y solicita que se tenga en cuenta la reposición de todas las infraestructuras que se vean afectadas por las obras, especialmente los caminos de acceso, asegurando su continuidad y el acceso a las fincas. Remite además al promotor los resultados de un estudio de la afección ocasionada sobre la llanura de inundación originada por la rotura de la Presa sobre el Arroyo Valdemudarra, en el T.M de Peñafiel (Valladolid) por el tramo Quintanilla de Arriba (Oeste)-Castrillo de la Vega de la A-11.

El promotor responde que el proyecto de construcción tendrá en cuenta lo relativo a la concentración parcelaria de la zona de Haza, analizando todas las afecciones a infraestructuras y llevando a cabo su adecuada reposición considerando el mantenimiento de la continuidad de los caminos de acceso a las fincas. Respecto a la posible afección ocasionada sobre la llanura de inundación, el promotor responde que el proyecto de construcción contemplará un estudio hidrológico detallado que servirá de base para el diseño del drenaje de la infraestructura.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León solicita que, ante la presencia de enclaves especialmente sensibles que se ven afectados directamente por la traza en los términos municipales de Peñafiel y Fuentecén, se incluya un apartado donde se especifiquen propuestas concretas de carácter técnico para dar soluciones a la conservación de posibles estructuras de carácter arqueológico. Establece asimismo que estas propuestas sean redactadas tras la realización de los trabajos de excavación arqueológica (la cual requerirá autorización de esta administración) y que el documento de Evaluación Ambiental debe incluir estas observaciones.

El promotor responde haciendo referencia a las prospecciones ya realizadas en la zona y a los resultados de las mismas relativos a los yacimientos y elementos etnográficos afectados directamente por la traza y sobre los que el promotor propone llevar a cabo una serie de medidas correctoras concretas. Dichas medidas incluyen la realización, previa al inicio de las obras, de sondeos arqueológicos que, en caso de deparar resultados positivos, implicarían la realización de una excavación arqueológica en extensión. Las medidas a ejecutar, que serán concretadas en los proyectos de construcción para su realización antes comenzarse las obras, se ejecutarán en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León.

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León responde a la consulta realizada por el promotor comentando que no tiene observación alguna en relación a los efectos ambientales del proyecto.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Valladolid de la Junta de Castilla y León solicita que se le presente por parte del promotor la solicitud de segregación de las superficies ocupadas por el proyecto en los terrenos forestales contemplados en el marco del consorcio 3018 Eriales de Peñafiel, así como la solicitud de modificación de trazado de las vías pecuarias afectadas por el proyecto, y que se listan en su informe.

El promotor responde que se llevarán a cabo los informes técnicos y trámites necesarios para obtener las correspondientes autorizaciones administrativas relacionadas con la segregación de las superficies ocupadas por los proyectos en los terrenos forestales

incluidos en el marco del consorcio 3018 Eriales de Peñafiel y con la modificación de trazado de las vías pecuarias interceptadas.

El Área de Asistencia y Cooperación a Municipios del Servicio de Urbanismo de la Diputación de Valladolid pide que sea tenido en especial consideración lo que establezcan los órganos competentes en materia de patrimonio natural, montes, aguas y vías pecuarias. Reconoce que en el estudio de impacto ambiental y en su documento técnico se prevén medidas correctoras concretas para hacer frente a las posibles afecciones del proyecto.

El Ayuntamiento de Fuentelisendo solicita el desplazamiento uniforme de la autovía hacia el sur en 200 m en el término municipal de Fuentelisendo.

El Ayuntamiento de Valdezate alega que en la carretera nacional N-122 (A-11), dirección Zaragoza, en el acceso al cruce de Valdezate, se hace necesaria la construcción de un carril de desaceleración en la margen derecha y de incorporación al cruce con la carretera de Cantalejo.

El promotor responde a los ayuntamientos de Fuentelisendo y de Valdezate que la incoación del expediente de Información Oficial y Pública del Documento Técnico Actualización del procedimiento de evaluación ambiental del tramo: Quintanilla de Arriba (Oeste)-Castrillo de La Vega en la autovía A-11, del Duero lo es únicamente a efectos ambientales, por lo que los posibles aspectos de trazado y expropiaciones serán tratados en un nuevo expediente de Información Oficial y Pública que se incoe a estos efectos, una vez resuelta la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. No obstante, se valorará la posibilidad de ejecutar un carril de desaceleración en la zona indicada por el Ayuntamiento de Valdezate, y se estudiará la viabilidad del desplazamiento solicitado, justificando adecuadamente la solución que se adopte durante la ejecución del proyecto.

El Ayuntamiento de Quintanilla de Arriba pide revisar las pantallas acústicas previstas para los tramos 03 y 04, proponiendo como alternativa un único tramo continuo de pantalla acústica. Solicita también que se habiliten pasos inferiores de fauna adecuados y suficientes, especialmente para corzos y jabalíes.

El promotor valorará la definición de un tramo continuo de pantalla acústica en los tramos especificados. El proyecto de construcción llevará a cabo un estudio de permeabilidad faunística y pasos de fauna en todo el tramo, centrándose específicamente en los puntos negros detectados en este tramo, e incorporando los pasos suficientes y adecuadamente dimensionados para eliminarlos.

La mayor parte las alegaciones remitidas por particulares hace referencia a la contaminación visual y, principalmente, a la acústica, que se produciría como consecuencia de la existencia y funcionamiento de la autovía, especialmente en el caso del núcleo de población de Fuentelisendo. Con el fin de evitar estas afecciones, varias de las alegaciones recibidas solicitan el cambio del trazado de la vía.

En relación a las propuestas de cambio del trazado de la vía, el promotor responde que la incoación del expediente de Información Oficial y Pública del proyecto lo es únicamente a efectos ambientales, por lo que los posibles aspectos de trazado y expropiaciones serán tratados en el nuevo expediente de Información Oficial y Pública que se incoe a estos efectos, una vez resuelta la Declaración de Impacto Ambiental por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. El promotor aclara, no obstante, que el proyecto de construcción analizará y valorará la viabilidad de llevar a cabo un desplazamiento del trazado, de bajar la rasante de la carretera, o de limitar la velocidad de circulación, con el fin de minimizar los impactos sobre el núcleo urbano de Fuentelisendo.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Como consecuencia de los informes recibidos durante el periodo de información pública y del análisis realizado, se detectaron ciertas carencias tanto en el estudio de impacto ambiental, como en las respuestas del promotor a los escritos presentados

durante el periodo de información pública, y por tanto se solicitó, con fecha 21 de diciembre de 2016, a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras, que complementara dicha documentación.

A continuación se muestra los aspectos solicitados y la respuesta del promotor a los mismos, recibida el 12 de abril de 2017.

Ubicación de las pilas de los viaductos en los cruces con los principales cursos fluviales, así como la distancia y posible afección sobre la vegetación de ribera y la propuesta de medidas correctoras y de integración paisajística.

El promotor remite información de los siguientes viaductos:

Tramo 1: L.P. de Burgos-Quintanilla de Arriba (Oeste)

N.º	Denominación	P.K. Traza	Obstáculo a salvar	Luces (m)	Anchura total (m)	Vegetación ribera
E-1.13	Viaducto de la Vega.	7+050	Arroyo de la Vega.	30 × 10	11,50+11,50	Carrizal y eneas.
E-1.15	Viaducto de Valdemudarra.	8+280	Arroyo de Valdemudarra. Rotura de presa.	40 × 9	11,50+11,50	Carrizal y eneas.
E-1.20	Viaducto del Duratón.	11+944	Río Duratón.	32+56×2+76 +56×2+32	25,00 m	Sauces, álamos blancos, chopos/ álamos negros, fresnos, zarza, hiedra, madreSelva, etc.
E-1.25	Viaducto del Botijas.	16+400	Arroyo Botijas.	40 × 11	11,50+11,50	Carrizal y eneas.

Tramo 2: Castrillo de la Vega-L.P. de Valladolid

N.º	Denominación	P.K. Traza	Obstáculo a salvar	Luces (m)	Anchura total (m)	Vegetación ribera
E-2.1	Viaducto Arroyo de la Prádana.	28+980	Arroyo de la Prádana y Arroyo Charco de Corcos.	40	2 × 11,80	Carrizal y eneas. Algún pie de fresno aislado.
E-2.13	Viaducto Camino y Río Riaza.	36+715	Camino y Río Riaza.	22-22-22	2 × variable	Álamos blancos y zarzas.
E-2.14	Viaducto Río Riaza.	37+020	Río Riaza.	25-25-25-25	1 × 11,80+ 1 × variable	Álamos blancos, chopos/álamos negros, fresnos, zarza, hiedra, madreSelva, etc.

Respecto a la afección a la vegetación de ribera el promotor indica que para las estructuras E-1.13, E-1.15 y E-1.25, dada la distancia de las pilas al cauce, no espera que se produzcan impactos directos sobre la vegetación de ribera. El impacto se limitará a la afección derivada del tráfico y al funcionamiento de la maquinaria en las inmediaciones del mismo, así como a las actividades de obra en general.

En la estructura E-1.20 parte de la vegetación de ribera está catalogada como hábitat de interés comunitario Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, con código 92A0. El promotor informa que se producirá afección sobre la vegetación de ribera, puesto que será necesario llevar a cabo la eliminación de la vegetación arbórea de gran porte afectada por la infraestructura, que incluyen el cauce y la vegetación de ribera asociada al mismo y los 25 m de anchura del viaducto.

La estructura E-2.1 es más susceptible de generar impactos directos por la distancia entre las zapatas de los estribos y los cauces atravesados. Por ello, en estas estructuras el promotor propone que durante la ejecución de las obras deberán aplicarse aquellas medidas necesarias para la minimización o eliminación de los posibles efectos sobre los cauces atravesados. En cualquier caso, para la correcta ejecución de cimentaciones se pondrá especial cuidado en la ejecución de las pilas.

Las pilas 1 y 2 de la estructura E-2.13 ocuparán parte de la vegetación de ribera Asimismo, será necesario llevar a cabo la eliminación de la vegetación arbórea de gran porte ubicada en la franja localizada entre el camino y el estribo 2 cuya longitud es de

unos 30 metros y cuya anchura será la anchura del viaducto: 36 metros. Igualmente se deberá eliminar la vegetación arbórea localizada entre el canal y el camino que quedará bajo la calzada izquierda con una superficie aproximada de 160 m².

La estructura E-2.14 afectará a vegetación de ribera, que en algunas zonas del río está catalogada como hábitat de interés comunitario 92A0. La colocación de los tableros implicará la eliminación de vegetación arbórea de gran porte ubicada en la franja entre los estribos (de unos 100 m) y la anchura del viaducto (de 25 m). Además discurre a 40 m del ZEC Riberas del río Riaza.

Para minimizar los impactos en todos estos casos, el promotor tomará, entre otras, las siguientes medidas:

Jalonamiento perimetral que abarque la zona estricta del curso fluvial y su vegetación asociada, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección o desbroce de la vegetación existente.

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.

Previamente al comienzo de las obras deberán protegerse los troncos a una altura no inferior a tres metros desde el suelo, con tablonos protectores metálicos o de goma, en todo su perímetro, a fin de evitar que la maquinaria que interviene en la obra les produzca daños.

Durante el periodo vegetativo, en caso de agotamiento del nivel freático, debido a construcciones que tarden más de tres semanas en ser cerradas, habrán de regarse los árboles, al menos, con una frecuencia semanal. En estos casos se aplicarán productos de protección a la transpiración (antitranspirantes), para aumentar la resistencia de los árboles.

En el caso de la presencia de hábitats de interés comunitario o dentro de espacios de la red Natura 2000, se colocarán barreras de retención de sedimentos, se marcará de forma individual el arbolado para controlar y evitar el arranque o dañado de éstos.

Una vez que finalicen las obras en el viaducto se restaurarán sus márgenes teniendo en cuenta el trabajo Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, 2009).

Se realizará la restauración paisajística de los taludes mediante formas suaves y redondeadas.

La restauración vegetal debe adecuarse a los usos del entorno y al paisaje vegetal atravesado, lo que implica la utilización de especies autóctonas adaptadas a las condiciones del medio, que deben proceder de la misma zona o de zonas similares, según criterios biogeográficos, litológicos, de vegetación potencial y climáticos. Además específica que en el entorno de las pilas y estribos de los viaductos (hasta 3 m a contar desde cada pila y estribo) se llevará a cabo la aportación de tierra vegetal (en una capa de 30 cm como mínimo) y la plantación arbustiva y arbórea. Para la revegetación de las zonas próximas a las pilas se utilizará: álamo blanco, chopo, hiedra y zarza.

En el caso de los ríos Duratón y Riaza, se realizará la recuperación y mejora ambiental del dominio público hidráulico en la zona de servidumbre en un tramo de 100 m aguas arriba y aguas abajo del cruce, añadiendo sauce, fresno, madreSelva y cornejo rojo a las especies citadas anteriormente.

Precisar ubicación del vertedero V6A.

El promotor indica que este se localiza en el término municipal de Haza, a una distancia aproximada de 1,1 km del P.K. 39+500 del trazado propuesto. Tiene una superficie aproximada de unas 5,15 ha y una capacidad estimada como vertedero de 51.500 m² × 3 m = 154.000 m³.

Se trata de una antigua explotación en la que se han extraído áridos, posiblemente para su uso en carreteras cercanas. Se encuentra en una zona elevada y oculta por estar rodeada de vegetación. Actualmente se encuentra desprovista de vegetación y cuenta con caminos de acceso.

Esta zona se encuentra aislada rodeada de un encinar (zona de exclusión). Tras la visita de campo realizada el 9 de febrero de 2017, el promotor asegura que la superficie propuesta como vertedero V6A se encuentra muy degradada y desprovista de vegetación y cuenta con un acceso en buen estado y bien definido por un camino que parte de la N-122.

Por tanto, considera que esta zona sí podría utilizarse como vertedero tomando las medidas necesarias para evitar la afección a la vegetación que rodea la ubicación y llevando a cabo la restauración ambiental de la zona una vez terminadas las obras.

Análisis de la posibilidad de excluir las zonas de vertedero V1A y V5A por rondar o exceder las 200 ha, así como la zona de vertedero V11EI, y la zona de yacimiento Y14EIG por encontrarse próximas al ZEC ES4170083 Riberas del río Duero y sus afluentes, de acuerdo con lo establecido por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. En caso de que se considere inviable su exclusión se detallarán las medidas preventivas para reducir la superficie de afección a esas parcelas concretas, evitando vertidos a los cauces y minimizando las afecciones a los hábitats de interés comunitario.

En la documentación adicional se recoge que los movimientos de tierras totales ligados a la ejecución del trazado completo teniendo en consideración el tramo modificado, son los siguientes:

Material	Movimiento de tierras (m ³)
Relleno	6.526.381,34
Excavación	6.177.267,93
Total	12.703.649,27
Volumen a vertedero (m ³).	2.919.113,90

En relación a las zonas de vertedero a excluir (V1, V5, V11EI e Y14EIG), el promotor aclara que si se excluyen dichas ubicaciones quedaría disponible una superficie para vertederos con una capacidad estimada de 15.301.500 m³ para albergar tierras excedentarias, capacidad más que suficiente para asumir los 2.919.113,90 m³ de tierras excedentarias.

Análisis de la posibilidad de excluir del proyecto los materiales de préstamo procedentes de los yacimientos Y-16 (por haberse utilizado como basurero y su posible consideración como un potencial suelo contaminado); Y-38, Y-39 y Y-46 (por encontrarse anegados o parcialmente anegados y su posible afección a las aguas subterráneas); así como el Y-21 (por tratarse de una finca en la que se ha estado extrayendo material sin autorización). En caso de que se considere inviable la exclusión de los mismos se detallarán las características e impactos concretos en estas localizaciones, así como las medidas preventivas y correctoras a aplicar.

El promotor matiza que se han descartado las zonas mencionadas, especificando las razones antes indicadas.

Dada la proximidad de la zona de instalaciones auxiliares proyectada entre los PP.KK. 33+200 y 33+500 con la zona protegida de abastecimiento subterráneo de Fuentecén (ES0204801410), se estudiará la posible exclusión de la misma del listado de ZIAs previstas. Si esto no fuera posible, se detallarán las medidas de acondicionamiento que se llevarán a cabo para evitar una potencial afección a las aguas subterráneas por vertidos accidentales.

El promotor informa que dada la proximidad a la zona protegida de abastecimiento de agua subterránea y teniendo en cuenta que se dispone de superficie suficiente destinada al emplazamiento de zonas de instalaciones auxiliares, se concluye que se puede excluir del proyecto la ZIA-16 propuesta en este punto.

Respecto a las obras de drenaje transversal se estudiará la posibilidad de su sustitución en el diseño final por marcos de 2 x 2 m, de acuerdo con el documento

Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) 2015.

El promotor asegura que se sustituirán todas las obras de drenaje transversal proyectadas con dimensiones mínimas de 2 m de diámetro por marcos de 2 x 2 m.

Dada la existencia de una zona de refugio y cría de lobo en los bosques situados al norte de Nava de Roa y al ser considerado el ámbito de estudio zona de trasiego habitual de la especie, se estudiará la posibilidad de incrementar el número de pasos de fauna superiores existentes entre los PP.KK. 28+000 y 37+000, o bien las dimensiones de alguno de los pasos de fauna inferiores comprendidos en el tramo.

El promotor indica al respecto que con objeto de mejorar la permeabilidad de la infraestructura en el tramo comprendido entre los PP.KK. citados, se propone la instalación de dos infraestructuras adicionales a las ya proyectadas:

a) Instalación de un drenaje adaptado para animales terrestres en el punto de intersección con el Arroyo de Castilla (P.K. 32+520). Se propone la instalación de un marco 3 x 2 m que incluya el drenaje del citado arroyo y al mismo tiempo permita el paso de animales terrestres. Además, se llevará a cabo el acondicionamiento de los accesos. Se realizarán plantaciones y se instalará el cerramiento perimetral de manera que guíe a la fauna hacia las entradas del paso. El tratamiento de los accesos debe favorecer su completa integración en el entorno y dar continuidad a las formaciones vegetales entre la superficie de la estructura y los hábitats de las zonas adyacentes.

b) Paso superior específico para la fauna en el P.K. 32+910, con una anchura útil de 10 metros para dar continuidad al corredor faunístico entre los bosques al norte de Fuentelisendo y los cerros ubicados al sur con teselas forestales aisladas.

Verificar los datos de ruido proporcionados, en caso de que las pantallas acústicas previstas no eviten que las edificaciones de tipo residencial (todas ellas en Fuentelisendo) sufran valores superiores a los límites de ruido legalmente establecidos. Se propondrán las medidas correctoras necesarias, que se han de aplicar para cumplir con la legislación vigente en esas edificaciones en las que se puedan producir superaciones de los niveles máximos establecidos.

A petición del ayuntamiento de Fuentelisendo se debe estudiar también la posibilidad de desplazamiento de la autovía hacia el sur en 200 m en su término municipal y analizar si con este desplazamiento se consigue minimizar los impactos por ruido. Se aportará el estudio acústico y modelización de niveles de inmisión previstos para la infraestructura proyectada incluyendo este ajuste de trazado. Además, se analizarán los posibles impactos que pudiera implicar este ajuste en el resto de elementos del medio, así como las medidas ambientales que en consecuencia se tendrían que aplicar.

El promotor informa que para evitar la posible afección a esas edificaciones afectadas en Fuentelisendo, y con el fin de dar cumplimiento a la petición de este ayuntamiento, se ha estudiado la afección acústica que supondría un desplazamiento de la autovía hacia el sur, en este término municipal.

Concluye que del análisis realizado sobre los dos escenarios planteados (Escenario 2030 sólo la A-11 y Escenario 2030 todas las fuentes), e introduciendo en el proyecto un desplazamiento del trazado de la autovía A-11 hacia el sur de Fuentelisendo, se consigue que no exista afección acústica en ninguna de las edificaciones analizadas en los municipios de Fuentelisendo y Fuentecén, no siendo necesario una propuesta de medidas correctoras en el tramo analizado.

Por todo ello, el promotor desarrolla una modificación del trazado de la alternativa 2 seleccionada en el estudio de impacto ambiental, desplazando el mismo unos 350 m hacia el sur, en la zona del término municipal de Fuentelisendo, aproximadamente entre los PP.KK. 31+182 y 34+748, correspondientes al antiguo trazado, lo que se corresponde con una longitud de 3.566 m.

Asimismo, se ha modificado el Enlace de Fuentecén Oeste a tipo diamante con pesas con el objeto de mejorar la conectividad con los distintos caminos, optimizando la permeabilidad transversal de la autovía. Además, el paso superior inicialmente propuesto

hay sido sustituido por un paso inferior para dar respuesta a las alegaciones relativas a las fuertes pendientes, a la problemática de cruce de la autovía con la maquinaria agrícola y a la ocupación de suelo en el que podría realizarse un desarrollo urbano.

La documentación complementaria elaborada por el promotor incluye el estudio de impacto ambiental de esta modificación del trazado de 3,5 km en cuanto a calidad del aire, ruido, geología, geomorfología y suelo, hidrología e hidrogeología, vegetación espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario, fauna, paisaje, patrimonio y vías pecuarias, medio socioeconómico y planeamiento. La conclusión es que las afecciones estimadas y medidas previstas se pueden considerar equivalentes tanto desde el punto de vista cuantitativo como cualitativo a las del trazado anterior.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

Según el análisis del estudio de impacto ambiental las dos alternativas son viables ambientalmente por no presentar impactos críticos. No obstante, la alternativa 2 resulta más favorable tras el análisis realizado, tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la infraestructura.

Tras el análisis del expediente información pública y el análisis ambiental de las alegaciones recibidas, el promotor decide hacer una modificación en la alternativa 2 seleccionada desplazando la traza unos 350 m hacia el sur en la zona del término municipal de Fuentelisendo, con el objetivo principal de reducir la contaminación por ruido en este término municipal, y cumplir así los niveles y objetivos de calidad acústica marcados por la legislación en los escenarios previstos.

4.2 Potenciales impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias.

Teniendo en cuenta el estudio de impacto ambiental y el resultado de la participación pública, se exponen a continuación las potenciales afecciones del proyecto:

a) Geología y geomorfología.

Los principales efectos sobre la geología y la geomorfología son la modificación de las formas naturales del terreno, la inestabilidad y erosionabilidad de los taludes con potencial formación de cárcavas y arrastre de tierras. Aunque la mayor parte del trazado discurre por terrenos llanos o ligeramente ondulados, en los que los desmontes y terraplenes requeridos para la obra no presentan grandes alturas, hay una zona entre los PP.KK. 14+300-15+100 en la que se alcanzan alturas máximas de desmonte de 40 metros, además de otras dos zonas en las que los desmontes presentan alturas considerables, de hasta 27 y 21 metros.

En cuanto a los terraplenes, sus alturas son en general menores de 10 m en la parte inicial del trazado y de 5 m o menos en la parte final, siendo la altura máxima alcanzada de 15 m. La alternativa 2 supondrá un movimiento de tierras de más de 10 millones de m³ entre rellenos y excavaciones de los cuales cerca de 3 millones de m³ irán a vertedero. Para la ejecución de los rellenos será necesario aportar material de fuera de la obra.

Las medidas que se proponen para minimizar estos impactos son de carácter preventivo, entre otras cuestiones: los movimientos de tierras que será necesario realizar, la posibilidad de reutilizar los materiales extraídos durante las obras a lo largo del trazado, minimizando las zonas de canteras y vertederos, el establecimiento de restricciones para la ubicación de zonas de préstamo y vertederos y el diseño de los taludes y su posterior protección frente a los riesgos de erosión y deslizamientos.

b) Calidad del aire.

En la fase de obras se producirá un deterioro de la calidad del aire, principalmente por la emisión de partículas contaminantes y el incremento de las partículas en suspensión producidas por los motores de combustión y la circulación de los vehículos y maquinaria

de obras. En la fase de explotación, la alteración de la calidad del aire se relacionará con el incremento de las emisiones contaminantes debido al tráfico en la nueva autovía.

Para prevenir la emisión de partículas de polvo se tomará toda una serie de medidas que incluyen la cubrición de los camiones de transporte de tierras, el riego periódico de superficies térreas, la imposición de una velocidad límite de circulación en zona de obras, la ubicación de las zonas de acopio de tierras y otros materiales pulverulentos en zonas protegidas del viento y la revegetación temprana de las superficies despojadas de vegetación, entre otras. Con el fin de minimizar las emisiones gaseosas se asegurará el buen funcionamiento y correcto mantenimiento de toda la maquinaria de obra.

Respecto al ruido, en la fase de construcción se producirá una afección a la población por el incremento de los niveles sonoros como consecuencia del funcionamiento de la maquinaria de obra, el tráfico de vehículos pesados, el funcionamiento de instalaciones auxiliares, etc.

Durante la fase de obras se aplicarán medidas preventivas con el fin de minimizar las molestias por ruido; estas medidas afectan a las operaciones de carga y descarga, los movimientos de maquinaria y la realización de voladuras, e incluyen, entre otras, el correcto mantenimiento de la maquinaria, el uso de silenciadores homologados y el establecimiento de horarios en los que no se puedan realizar operaciones ruidosas (entre las 23.00 y las 7.00 h en las proximidades de los núcleos de población).

En la fase de explotación se incrementará la contaminación acústica como consecuencia del tráfico de vehículos en la nueva vía. El promotor presenta un estudio de impacto acústico, en el que se modeliza el ruido que se generaría en la fase de funcionamiento de la autovía mediante el método nacional de cálculo francés «NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTULCPC-CSTB)». De este modo se calculan los niveles de ruido para los periodos día (7:00-19:00 h), tarde (19:00-23:00 h) y noche (23:00-7:00 h), además de obtener un nivel de molestia global, con y sin medidas correctoras, para todas las edificaciones incluidas en una banda de 200 m a cada lado del eje del nuevo trazado. Con el fin de verificar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos por la normativa de aplicación para los distintos usos, estas edificaciones han sido además clasificadas según su uso en 4 categorías: residencial, educativo-cultural, industrial y otros. En la zona de afección estudiada no se han identificado usos de tipo sanitario o docente. Los niveles de ruido obtenidos con esta modelización son comparados con los valores límite establecidos en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

En el estudio de impacto ambiental, como resultado de la modelización realizada se obtuvieron mapas de niveles sonoros que representan la posición de las líneas isófonas calculadas sobre el ámbito de estudio, viéndose así las edificaciones potencialmente afectadas por la emisión de ruido procedente de la futura A-11. Con la alternativa 2 seleccionada inicialmente se obtuvo un cálculo en el que resultaban afectadas varias edificaciones de tipo residencial en las que se superarían los valores límite contenidos en la tabla del apartado 2.B del anexo I de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León durante el día (60 dBA), en 3 durante el periodo de tarde (60 dBA) y en 15 durante la noche (50 dBA). En 1 edificación de tipo educativo/cultural se superaría el umbral establecido para día (55 dBA), tarde (55 dBA) y noche (45 dBA).

Para corregir este impacto, tras el proceso de evaluación ambiental, el promotor en la información complementaria propone una modificación de esta alternativa 2 seleccionada, optando por desplazar el trazado unos 350 m al sur en Fuentelisendo.

Tras la modelización de los niveles de ruido obtenidos en fachada para esta modificación del trazado, en los periodos de referencia evaluados, se obtiene para la hipótesis de situación más restrictiva (2030 con todas las fuentes funcionando –fuentes viarias y nuevos viarios proyectados–), que en ninguno de los periodos, y en ninguna de las edificaciones (banda de 200 m a cada lado del eje del nuevo trazado), se superarán los objetivos de calidad acústica.

Por lo tanto, con esta modificación el promotor concluye que no existe afección acústica en los municipios de Fuentelisendo y Fuentecén.

c) Hidrología e hidrogeología.

En la fase de explotación, la carretera podría suponer una barrera física que impida la circulación de las aguas por el terreno. Especialmente sensibles son las zonas en las que la autovía cruza cursos de agua, tanto permanentes como temporales, pues la infraestructura puede suponer una barrera para éstos así como un peligro potencial para la calidad de sus aguas. Destaca en este sentido el cruce que se producirá sobre los cauces de los ríos Duratón y Riaza. Sobre la hidrogeología el principal impacto potencial se relaciona con la impermeabilización de superficies que pueda afectar a la recarga de acuíferos y el riesgo de vertidos accidentales que pueda afectar a la calidad de las aguas subterráneas. La alternativa 2 atraviesa casi 3 km de zonas de permeabilidad muy alta y unos 1.500 m en zonas de permeabilidad alta.

Para evitar represamientos y reducir el riesgo de inundaciones aguas arriba, así como la alteración de la calidad de las aguas, se prevé toda una serie de estructuras y obras de drenaje transversal, para cuyo diseño y dimensionamiento se ha realizado un estudio hidrológico. En la fase de obras se han previsto numerosas medidas: impermeabilización de las zonas de instalaciones auxiliares, establecimiento de zonas específicas para el almacén de residuos, control de limpieza de maquinaria, control de aguas residuales, establecimiento de filtros de sedimentos, sistemas de control de arrastres y balsas de decantación en viaductos, cumplimiento de requisitos legales referentes a tratamiento y gestión de residuos y vertidos, etc.

Como medida adicional, el promotor, tras el proceso de evaluación ambiental, descarta el uso de la ZIA-16 para evitar posibles afecciones a una zona protegida de abastecimiento de agua subterránea.

d) Vegetación.

Se verán afectadas superficies ocupadas por bosque, matorral, plantaciones y cultivos como resultado de las operaciones de desbroce, creación de instalaciones y caminos auxiliares de obra, así como por la ocupación definitiva del suelo por el trazado del proyecto. Según el estudio de impacto, no existen en la zona formaciones vegetales que por su buen estado, singularidad o relevancia hayan sido incluidas dentro de ninguna figura de protección. La alternativa 2 evita, además, atravesar el Pinar de Fuentecén

Las medidas preventivas y correctoras que se tomarán tendrán que ver principalmente con el cercado perimetral de las zonas con vegetación que estén próximas a la obra, la protección, y en su caso riego, de los árboles que pudieran verse potencialmente afectados, la adecuada ubicación de las zonas de préstamos y vertederos en lugares de escaso valor ambiental y la restauración y mejora de la cubierta vegetal. Además, el proyecto de construcción incorporará un plan de prevención de incendios que deberá ser aprobado por el organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Cabe destacar la batería de medidas que el promotor incluye en la documentación complementaria respecto a la vegetación de ribera, dentro de las cuales se compromete a la recuperación y mejora ambiental en la zona de servidumbre en un tramo de 100 m aguas arriba y aguas abajo del cruce de los ríos Duratón y Riaza.

e) Fauna.

Durante la fase de obras los principales impactos sobre la fauna se relacionarán con la destrucción o degradación de hábitats por ocupación de suelos y movimientos de tierras y con la generación de molestias (ruido, polvo en suspensión, etc.), que puede llegar a provocar cambios en el comportamiento de las comunidades animales presentes en el entorno de la obra. Las especies más afectadas serían principalmente las esteparias, al afectar las obras sobre todo a zonas agrícolas y de campiña. Aunque en superficies mucho menores, las obras también incidirán en zonas arboladas y de matorral y en la ribera de algunos cursos de agua, por lo que las especies propias de estos hábitats también podrían verse afectadas.

En la fase de explotación los impactos sobre la fauna estarán vinculados al efecto barrera derivado de la existencia de la infraestructura, al incremento de los niveles de ruido como consecuencia del tráfico en la nueva vía y al aumento del riesgo de mortalidad por colisión y atropello. Los mayores problemas relacionados con el efecto barrera se darán en los puntos en los que la autovía intercepte corredores usados para las rutas habituales de desplazamiento de las distintas especies. Destacan entre estos corredores los ligados a cursos de agua (Riaza y Duratón son los más destacables), y con las cuestas de los cerros que atraviesa el trazado de la vía y en las que se mantienen manchas remanentes de vegetación arbórea y de matorral. En este sentido, hay que destacar que la zona afectada por el proyecto está considerada área de distribución para las siguientes especies amenazadas: lobo, nutria, murciélago grande de herradura, milano real, alondra de Dupont, sisón común y ortega. Al estar previsto el cerramiento perimetral de la autovía, el riesgo de colisión afectará principalmente a las aves, pudiendo verse especialmente afectadas las aves de vuelo bajo (mirlos, estorninos, palomas...) y las rapaces que cazan a ras de suelo.

La medida más importante prevista en el estudio de impacto ambiental para minimizar el impacto negativo sobre la permeabilidad territorial para las especies de fauna es el diseño y construcción de pasos de fauna, así como su adaptación en función del grupo faunístico al que van dirigidos (ungulados y otros grandes mamíferos, mamíferos de mediano y pequeño tamaño, reptiles y anfibios).

Teniendo en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, se han proyectado 19 pasos de fauna a lo largo del trazado de la autovía (8 son pasos inferiores, 4 son pasos superiores y 7 son viaductos mixtos). Se ha previsto también la adaptación de 52 obras de drenaje para el paso de pequeños mamíferos y herpetofauna, las cuales tras el proceso de evaluación ambiental serán todas en tipo marco de distintas dimensiones –con mínimo de 2 x 2 m–, eliminando así los drenajes de tubo de 2 m de diámetro, como el promotor asume en su información complementaria.

Además, para mejorar la permeabilidad para la fauna en general, y el lobo en particular, el promotor ha previsto la instalación de dos infraestructuras adicionales (en los PP.KK. 32+520 y 32+910) que consiguen mejorar las condiciones en el corredor de fauna existente.

El cerramiento perimetral de la infraestructura, que será continuo, incorporará estructuras de escape para los animales que accidentalmente lleguen a acceder a la autovía. Las vías de escape serán unidireccionales, se ubicarán próximas a los pasos de fauna, en tramos de fácil acceso a la infraestructura (cambios de talud, terraplenes más bajos) y en ambas márgenes del trazado. En las zonas de viaducto, donde se hace especialmente necesaria la opacidad del cerramiento, se ubicarán pantallas opacas, no inferiores a 2 m de altura.

Para reducir las colisiones de la avifauna, se ha previsto la instalación de pantallas anticolidión (vallado perimetral con señalización mediante chapas metálicas) en los tramos en los que exista mayor probabilidad de cruce de aves (viaductos y con zonas consideradas como agrícola-esteparia).

Las actividades más ruidosas se restringirán temporalmente durante las épocas de mayor sensibilidad para las especies (de marzo a julio). Los trabajos más ruidosos se efectuarán fuera de las horas de mayor actividad biológica (primeras horas de la mañana y últimas de la tarde), durante toda la duración de las obras.

f) Paisaje.

La mayor parte del trazado de la autovía transcurre por terrenos llanos o ligeramente ondulados, en los que los desmontes y terraplenes necesarios para la obra no presentan grandes alturas. Sin embargo, en las zonas de cerros y cuestas atravesadas por la carretera se han proyectado desmontes de gran altura, que generan superficies de talud importantes. La mayor afección sobre el paisaje se dará por tanto en los tramos en los que la autovía atraviesa la unidad de paisaje de cuestas y caídas de los páramos. Estas zonas,

de gran fragilidad visual, aparecen además en ocasiones repobladas con pinos y en otras conservan bosques de quercíneas de elevado valor ecológico y paisajístico.

Se ha previsto la restauración ambiental y paisajística de todos los taludes generados, así como la integración ambiental de los pasos de fauna, zonas de préstamo, vertedero y zonas de ocupación temporal, entre otras. En los taludes ocasionados por la ejecución de las obras a lo largo del trazado (en zonas de relleno y zonas de desmonte) se procederá al extendido de tierra vegetal, hidrosiembra y plantación arbórea y arbustiva (cuando la pendiente lo permita). En las zonas de vertedero y préstamo, antes de procederse a la aportación de la tierra vegetal y la hidrosiembra, se procederá a la reposición fisiográfica del terreno. Los terrenos ocupados temporalmente recibirán un tratamiento consistente en la retirada de residuos y restos de obra, laboreo del terreno e incorporación de la tierra vegetal previamente retirada.

En las zonas cercanas a los principales cursos fluviales de la zona en las que la vegetación de ribera pueda verse afectada, se realizarán tratamientos de revegetación con especies típicas de este tipo de ecosistemas. Se realizará la recuperación y mejora ambiental del dominio público hidráulico en la zona de servidumbre en un tramo de 100 m aguas arriba y aguas abajo del cruce. Esta recuperación ambiental considerará la eliminación de focos contaminantes ya existentes, procediendo a la retirada de árboles muertos y a la recogida de residuos inertes presentes en el medio, así como la mejora del bosque de galería con plantación de especies riparias.

También se prevén medidas para el mantenimiento de la vegetación implantada y las zonas restauradas.

g) Espacios de la Red Natura 2000 y otros espacios de interés.

El trazado de la autovía previsto por la alternativa 2 no intercepta ninguno de los espacios de la Red Natura 2000 existentes en el ámbito del proyecto, aunque se sitúa próximo a ellos: el ZEC ES4120068 Riberas del río Riaza, que se localiza a unos 40 m de la autovía, el ZEC ES4170083 Riberas del río Duero y afluentes, que se encuentra a una distancia mínima de 227 metros del trazado y el ZEC ES4160084 Riberas del río Duratón, que se localiza a unos 725 m al sur del trazado. Sin embargo, no se han identificado impactos significativos sobre los valores que motivaron la protección de estos espacios.

También podrían verse afectados directa o indirectamente algunos hábitats naturales de interés comunitario (HIC) presentes en el área: el trazado de la autovía atravesaría varias teselas con presencia de los HIC 1430, 4090, 6175, 92A0 y 9340. En total, el trazado de la alternativa 2 afecta en una longitud de 1.480 m a teselas con presencia de HICs.

Para evitar la afección a espacios naturales o elementos ambientales de interés, en la fase de diseño del proyecto se han establecido zonas de exclusión en las que no podrán realizarse actuaciones que puedan alterarlos. Las medidas previstas en los apartados anteriores minimizarán de los impactos potenciales sobre las aguas, vegetación, fauna, etc. de estos espacios naturales. El estudio de impacto ambiental establece, asimismo, que las afecciones producidas sobre los HIC podrán mitigarse en parte con las labores de restauración, empleando especies características de dichos hábitats según lo establecido en las «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario».

Además, en la información complementaria el promotor se compromete a no utilizar el vertedero V11EI, y la zona de yacimiento Y14EIG por encontrarse próximas al ZEC ES4170083 Riberas del río Duero y sus afluentes para evitar posibles impactos indirectos a esta zona sensible.

h) Patrimonio cultural.

El trazado de la alternativa 2 afectaría de forma directa a 17 yacimientos arqueológicos y elementos etnográficos y de forma indirecta (se encuentra a menos de 500 m) a otros 41. Esta alternativa evita la afección al yacimiento Caserío de Arnaiz. Por otro lado, interceptaría 20 vías pecuarias de distinta tipología: Colada de Roldán; Colada de Valdecuevas o Colada del Dardo o Cañada del Hito Corto; Cañada Real Merinera; Colada

de Hitos de los Frailes o del Olmo; Colada de Pajares; Cañada Real Merinera o Bermeja; Colada de Molpeceres; Cañada Real Merinera; Cañada de las Costanas o Cañada del Zarzal; Vereda de las Mazorras; Vereda de la Cuesta de la Vega; Cañada del Pico de la Merina; Vereda del Camino Real de Segovia a Roa; Vereda del Cerral; Cañada del Salgüero; Vereda del Camino de los Calcejos; Cañada Real de Campiseras; Colada de las Bodegas del Pinar; Cordel de los Rubielos; y Vereda de la Puente Vieja.

El estudio de impacto ambiental prevé la reposición de las vías pecuarias que intercepta el trazado, para las cuales se proponen trazados alternativos. Las propuestas de reposición de las vías pecuarias fueron enviadas por el promotor a los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, correspondientes a Valladolid y Burgos, que informaron favorablemente mediante escritos de 18 de marzo de 2009, 21 de julio de 2009, y 3 de febrero de 2011.

El estudio de impacto ambiental prevé también la realización de un seguimiento arqueológico y de diversas medidas en función de los resultados del mismo, tanto para los yacimientos directamente afectados por el trazado, como para aquellos otros que aun estando suficientemente alejados del mismo, podrían llegar a verse afectados de forma indirecta.

Se prevé que los trabajos de intervención se desarrollen bajo la supervisión de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León. Las medidas propuestas se basan en los resultados de los trabajos de prospección arqueológica ya realizados en la zona, que fueron autorizados por la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas.

El estudio de impacto ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para controlar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el mismo, así como para comprobar la eficacia de dichas medidas y proponer nuevas en caso necesario, o en caso de detectarse impactos que no hubieran sido previstos.

El PVA considera la realización de actuaciones de vigilancia y seguimiento durante la fase previa al inicio de las obras, durante la ejecución y durante la fase de explotación, realizando controles sobre los siguientes factores: suelos, vegetación, ecosistemas y hábitats singulares, hidrología e hidrogeología, fauna, ruido, patrimonio cultural, permeabilidad territorial, integración paisajística.

Se designará un Director Ambiental de las obras que ejercerá de responsable técnico del PVA, además de un equipo de técnicos ambientales y un equipo de seguimiento arqueológico.

Durante los trabajos de control y vigilancia ambiental se elaborarán los pertinentes informes. Tanto durante la fase de obra como durante los 3 primeros años de la fase de explotación se elaborarán informes con una periodicidad semestral. Se prevé además la realización de informes específicos sobre determinados temas (ruido y vibraciones en las áreas habitadas durante la fase de explotación, eficacia de las medidas de protección de la fauna, etc.) y de informes excepcionales o particulares que puedan venir motivados por distintas circunstancias.

5. Condiciones al proyecto

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, las asumidas en el trámite de información pública en respuesta a los organismos participantes en la misma, las recogidas en la información complementaria, así como las siguientes condiciones que deberán incluirse en el proyecto constructivo:

5.1 Fase construcción.

- a) Zonas de préstamos, vertedero, instalaciones auxiliares y caminos de acceso:

En relación al uso del vertedero de código V6A, deberá extremarse en este caso la precaución, no excediendo en ningún caso los límites de la parcela actual, ni reduciendo

la superficie ocupada por la vegetación que la rodea y llevando a cabo la restauración ambiental correspondiente una vez terminadas las obras.

Se excluirán de las zonas de vertedero consideradas la V5A y la V1A por rondar o exceder las 200 ha, así como la zona de vertedero V11E1 y la zona de yacimiento Y14EIG por encontrarse próximas al ZEC ES4170083 Riberas del río Duero y sus afluentes, de acuerdo con lo establecido por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en su informe preceptivo.

En el caso de los materiales de préstamo procedentes de canteras, éstas deberán estar legalizadas y con plan de restauración aprobado. Respecto a los materiales procedentes de yacimientos, se excluirán los de código Y-16, Y-38, Y-39, Y-46 e Y-21 por encontrarse anegados o parcialmente anegados, por posible afección a las aguas subterráneas, por no encontrarse activas, o por no tener autorización.

Se procurará minimizar el número de caminos de acceso a las obras, aprovechándose al máximo posible los caminos existentes y la propia traza para acceder a la obra y a las zonas de instalaciones auxiliares.

b) Protección contra el ruido y las vibraciones: el promotor incorpora a la documentación técnica del proyecto un estudio de ruido en el que identifica las posibles edificaciones afectadas y propone y cartografía las medidas mitigadoras para cumplir la legislación vigente.

Tal y como se prevé en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán actividades de obra en horario nocturno. Si resultase imprescindible realizarlas, se justificarán los motivos, se comunicará al/a los ayuntamiento/s afectado/s con suficiente antelación y se adoptarán las medidas necesarias para no sobrepasar los niveles acústicos reglamentarios.

Asimismo, se comprobará periódicamente que los niveles permitidos tanto de ruido como de vibraciones no se superan ni en la fase de obras ni en la fase de explotación, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquéllas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos. Para ello, se tomarán mediciones por técnicos cualificados con instrumentación homologada para control de ruido. Los resultados de dichas mediciones serán remitidos al órgano sustantivo para su verificación y al organismo competente de la Junta de Castilla y León para que valore las posibles afecciones. Los elementos mitigadores que se utilicen deberán integrarse paisajísticamente con el entorno y siempre en coordinación con el organismo competente en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma.

c) Protección de las aguas y los sistemas hidrológico e hidrogeológico: dada la proximidad de la zona de instalaciones auxiliares ZIA-16, proyectada entre los PP.KK. 33+200 y 33+500, con la zona protegida de abastecimiento subterráneo de Fuentecén se excluirá del listado de ZIAs previstas.

Se requerirá autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero en caso de verse cualquier vertido directo o indirecto sobre el dominio público hidráulico y/o captación de aguas superficiales y/o subterráneas, así como cualquier modificación de los cauces públicos.

Para reducir los efectos negativos sobre los ecosistemas fluviales de los ríos Duratón y Riaza y su correcto funcionamiento como corredores ecológicos, los viaductos proyectados sobre los mismos deberán diseñarse con los estribos situados a una distancia mínima de 5 m con respecto a la vegetación de ribera, y los pilares (si éstos fueran necesarios) se ubicarán fuera de los cauces.

En todo caso, si el proyecto constructivo justificase la necesidad técnica de la ubicación de alguna estructura que pudiese afectar a la vegetación de ribera, dicha actuación debería contar con la validación ambiental del órgano competente de la comunidad autónoma.

En el proyecto constructivo se incluirá un estudio hidrogeológico de la zona afectada por el trazado que verifique la ausencia de impacto sobre este aspecto. Específicamente

se comprobará que los desmontes o rellenos previstos no afectan a ningún acuífero o aguas presentes en el subsuelo, y por ende a ningún uso o espacio natural asociado al mismo.

d) Protección de la vegetación, los hábitats naturales, los espacios de la Red Natura 2000 y otros espacios de interés y el paisaje: las zonas más sensibles son las de cruce de los ríos Riaza y Duratón, donde deberá minimizarse la potencial afección a la vegetación y hábitats durante la fase de obras.

En este sentido, se realizarán repoblaciones y tareas de restauración de hábitats que compensen la masa forestal perdida. En este ámbito, se restaurarán en los bosques de ribera de los cursos afectados, al menos en 100 metros a ambos lados de la infraestructura que cruza los cursos fluviales (especialmente del hábitat 92A0), para lo que se coordinarán las actuaciones con la administración competente de la Comunidad Autónoma y se solicitará la correspondiente autorización de la administración hidráulica.

Los materiales forestales de reproducción a utilizar deberán cumplir lo establecido en el Decreto 54/2007, de 24 de mayo de la Junta de Castilla y León.

e) Protección de la fauna: dada la existencia de una zona de refugio y cría de lobo en los bosques situados al norte de Nava de Roa y al ser considerado el ámbito de estudio zona de trasiego habitual de la especie, antes del comienzo de cualquier actuación de obra (incluidas zonas de instalaciones auxiliares, replanteo, desbroces, etc.) se realizará un trabajo de campo consistente en un muestreo de fauna en todo el ámbito del trazado para comprobar la presencia de esta especie y del resto de las especies incluidas en el estudio de impacto ambiental. En este trabajo de campo se prestará especial atención a las aves esteparias (sisón, especialmente) y al lobo. Este trabajo de campo servirá para concretar las limitaciones en el calendario de ejecución de las obras previsto (cronograma de obras), así como para la mejora de hábitat afectado por las obras. Este calendario de obra deberá ser supervisado e informado favorablemente por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Por otro lado, con el fin de aportar refugios adicionales para los quirópteros presentes en la zona afectada por el proyecto, tal y como propone en su informe la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, se proyectará la instalación de estructuras que sirvan como refugios en las paredes y pilares de viaductos y otros pasos inferiores. El diseño de estos refugios deberá hacerse siguiendo los criterios recogidos en el «Manual para la conservación de los murciélagos en Castilla y León» de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La corta de arbolado, desbroces o movimientos de tierras en las inmediaciones del río Riaza y el Duratón deberán ejecutarse fuera del periodo de cría de las especies que habitan en las riberas (entre el 1 de abril y el 31 de julio).

f) Protección del patrimonio cultural: si se produjera algún descubrimiento de bienes integrantes del patrimonio arqueológico durante el desarrollo de las obras, éste deberá ser comunicado inmediatamente a la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León, tal y como se establece en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

g) Además, de lo recogido en el estudio de impacto ambiental, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

5.2 Fase explotación.

a) Protección contra el ruido y las vibraciones: se comprobarán los niveles de inmisión y el cumplimiento de los objetivos de calidad con la carretera en servicio y se plantearán las medidas correctoras necesarias en caso de superarse los límites especificados por la ley.

b) De acuerdo con el órgano autonómico competente, se preverán las actuaciones necesarias que garanticen la pervivencia en el tiempo de las revegetaciones y restauraciones paisajísticas previstas en el proyecto.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Actualización del procedimiento de evaluación ambiental del tramo Quintanilla de Arriba (Oeste)-Castrillo de la Vega en la A-11, Autovía del Duero (Valladolid y Burgos), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa 2 modificada en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 4 de octubre de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, P.S. (Orden APM/623/2017, de 28 de junio), el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Actualización del procedimiento de Evaluación Ambiental del Tramo: Quintanilla de Arriba (Oeste) - Castrillo de la Vega en la autovía A-11, del Duero (Valladolid y Burgos)

