

**12281** RESOLUCION de 9 de abril de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado de la «CN-401 de Madrid a Ciudad Real, punto kilométrico 67,3 al punto kilométrico 76,0. Tramo: Variante de Toledo. Red arterial de Toledo, nudos 7 al 15», de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de trazado de la «CN-401 de Madrid a Ciudad Real, punto kilométrico 67,3 al punto kilométrico 76,0. Tramo: Variante de Toledo. Red arterial de Toledo, nudos 7 al 15», de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta resolución.

Madrid, 9 de abril de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE TRAZADO DE LA «CN-401 DE MADRID A CIUDAD REAL, PUNTO KILOMETRICO 67,3 AL PUNTO KILOMETRICO 76,0. TRAMO: VARIANTE DE TOLEDO. RED ARTERIAL DE TOLEDO, NUDOS 7 AL 15», DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS**

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Para el inicio del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 9 de enero de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen, consistente en un extracto del proyecto de trazado, que desarrolla una única solución.

El proyecto de trazado fue redactado con fecha de julio de 1990, haciendo constar la Dirección General de Carreteras que dicho proyecto, según lo preceptuado en el artículo 10 de la vigente Ley de Carreteras, no tiene que someterse a Información Pública al discurrir por la zona de reserva prevista por el Plan General de Ordenación Urbana de Toledo.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Proyecto.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La relación de las consultas y un resumen significativo de las mismas, se recogen en el Anexo II.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio de impacto ambiental, éste fue sometido a trámite de información pública por la Dirección General de Política Ambiental, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de mayo de 1991.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el Anexo III.

El resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto, se acompaña como Anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto legislativo 1302/1986, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Proyecto de Trazado de la «CN-401 de Madrid a Ciudad Real, punto kilométrico 67,3 al punto kilométrico 76,0. Tramo: Variante de Toledo. Red arterial de Toledo, nudos 7 al 15», de la Dirección General de Carreteras.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL**

Examinada la documentación presentada, y consideradas las características de singularidad ecológica que presenta la zona afectada por el proyecto de trazado, se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental, para que el proyecto sea ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. Preservación de los valores ecológicos de la Vega del Tajo. Al existir en la zona de afección del tramo propuesto, el único soto de ribera situado en el margen derecha del meandro más cerrado del río Tajo, que confiere al sistema fluvial un importante valor ecológico cuyo

ámbito territorial se visualiza desde la ciudad de Toledo, y habida cuenta de las preocupaciones manifestadas en las respuestas a las consultas establecidas y en el periodo de información pública, se analizará de acuerdo con el Ayuntamiento de Toledo, la posibilidad de modificar el trazado en este punto, con objeto de evitar el paso a través del referido soto.

2. Permeabilidad territorial. Tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la nueva vía, se asegurará el servicio, al nivel actual como mínimo, de la carretera de Mocjón, y de la carretera del Polígono, así como del resto de caminos rurales y vías de paso existentes.

3. Protección de valores arqueológicos. Dada la preocupación manifestada por la Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha a través de la respuesta a las consultas efectuadas, y de acuerdo con lo previsto en el capítulo 8 del Estudio de Impacto Ambiental, con objeto de preservar potenciales restos arqueológicos, muy frecuentes en la zona, se elaborará un plan de actuación al respecto que deberá obtener la conformidad de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha.

4. Protección del suelo. Considerando que el trazado discurre por la zona de la Vega del Tajo que rodea la ciudad de Toledo, y con objeto de que dicho suelo sufra la menor afección posible se cumplirá lo siguiente:

— Se definirá la localización, volumen de extracción y forma de explotación de las canteras, graveras y zonas de préstamos requeridos para la obtención de los aproximadamente 75.435 m<sup>3</sup> de suelo seleccionado que prevé el proyecto.

— Dado que el proyecto prevé 778.108 m<sup>3</sup> de desmonte y 566.633 m<sup>3</sup> de terraplén, se localizará y definirá con precisión la ubicación, tratamiento a realizar, forma y características finales de las escombreras y vertederos que albergarán los aproximadamente 200.000 m<sup>3</sup> de tierra sobrantes y demás residuos generados durante la obra. En todo caso no podrán vertirse materiales sobrantes o cualquier otro tipo de residuos ni localizarse instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de hormigonado, parque de maquinaria y almacenes de materiales, en zona próxima al sistema del río Tajo.

5. Recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. Habida cuenta de la importancia paisajística de la Vega del Tajo que se contempla desde la ciudad de Toledo y siendo la alteración del paisaje y su morfología el impacto más relevante identificado en el Estudio de Impacto Ambiental (capítulos 6 y 7) corroborado, además, por la alegación y consultas recibidas, se redactará un proyecto ejecutable de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que desarrolle los siguientes aspectos:

— Análisis de todas las áreas afectadas por la obra o sus actuaciones complementarias delimitándolas sobre planos y cartografía para la integración paisajística de la obra en su conjunto.

— Tal como propone el Estudio de Impacto Ambiental en su capítulo 7, los 91.877 m<sup>3</sup> de desmonte vegetal, previstos en el proyecto, se repondrán en taludes y demás superficies que deban recuperarse con objeto de asegurar el arraigo de la vegetación implantada.

— Se definirá cuantitativamente la siembra y revegetación de taludes en terraplenes y desmontes, enlaces, mediana y estribos del puente sobre el río Tajo. Dicha siembra y revegetación se efectuará con las especies que recomienda el Estudio de Impacto Ambiental en su capítulo 5.

El proyecto de recuperación e integración paisajística deberá estar ejecutado en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

6. Seguimiento y vigilancia. Se realizará el seguimiento y control establecido por el Estudio de Impacto Ambiental en su capítulo 8, así como de las actuaciones que se deriven del cumplimiento de las condiciones de esta Declaración. Se remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, los informes que se especifican en los plazos que a continuación se señalan:

Antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción:

— Resultado del análisis sobre las posibilidades técnicas de efectuar la modificación local del trazado, a la que se refiere la condición 1.

— Plan de actuación, incorporando las indicaciones para la protección de posibles valores arqueológicos, al que hace referencia la consideración 3.

— Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra al que se refiere la condición 5.

Con carácter semestral y durante un periodo de tres años, emitiéndose el primer informe antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

— Informe del estado y progreso del suelo repuesto según la condición 5 y de la vegetación utilizada en la restauración y recuperación ambiental.

— Informe del desarrollo y progreso del plan de recuperación de escombreras, vertederos de residuos e instalaciones auxiliares de obra.

Del examen de dicha documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las ac-

tuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 9 de abril de 1992.—Don Domingo Jiménez Beltrán, Director general.

### ANEXO I

#### Descripción del proyecto

El proyecto de trazado analiza el tramo del kilómetro 67,3 al 76,0 de la CN-401 de Madrid a Ciudad Real, por Toledo, que une los nudos 7 al 15 de la Red Arterial, y consiste en una variante de nuevo trazado. El proyecto se ciñe a la zona de reserva prevista por el Plan General de Ordenación Urbana de Toledo, por lo que se estudian alternativas de trazado.

En su origen, la variante recoge las carreteras que llegan de Madrid y Avila y las encamina hacia la salida de Ciudad Real, evitando el tránsito por el interior de la ciudad de Toledo.

En el punto kilométrico 0+300 se ha proyectado un enlace con el trenzado de las salidas a Madrid y Avila.

En el punto kilométrico 0+750 se prevé un enlace de la variante con la carretera de Mocejón.

El final del trazado incluye un enlace para conectar la variante con la autovía de conexión entre Toledo y el Polígono Industrial.

Se proyectan 11 estructuras, nueve para los distintos puntos de enlace y dos puentes, sobre el cauce y llanura de inundación del río Tajo.

### ANEXO II

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha (Toledo)	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Autónoma	X
Diputación Provincial de Toledo (Toledo)	X
ICONA	X
Ayuntamiento de Toledo	
S.E.O. Facultad de Biología (U.C.M.) (Madrid)	
AEDENAT (Madrid)	
ESPARVEL (Talavera de la Reina)	X
ADECAM (Toledo)	

#### Aspectos significativos de las respuestas recibidas

— El trazado atraviesa el único soto, con identidad de bosque de galería, que existe en la zona donde se asientan y nidifican especies de aves acuáticas que utilizan el sistema ligado al río Tajo como hábitat permanente o en sus migraciones.

— El trazado, en su entronque con la desviación de Mocejón, se realiza por debajo de los edificios del Parque Móvil Ministerios, cuando en realidad no hay espacio material de paso ni para una sola vía. Por ello se sugiere una modificación del trazado, para pasar por debajo de la carretera de Mocejón, dejando las edificaciones del Parque Móvil Ministerios a la derecha.

— Los diversos restos de villas romanas de la zona o el Palacio de Galiana, apuntan hacia los posibles valores arqueológicos que previsiblemente esconde la zona.

— La carretera de Mocejón, que discurre sobre una vía pecuaria denominada Cordel de Mocejón, así como la del Polígono que lo realiza sobre otra vía ganadera que comunica Toledo con Aranjuez, ambas pudieran verse afectadas al entroncar con la proyectada variante.

### ANEXO III

#### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

##### Contenido

El estudio presentado desarrolla todos los epígrafes exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, realizando el análisis ambiental sobre un único trazado.

Los impactos principales identificados son:

- La seguridad del tráfico, fluidez y comunicaciones por la Carretera Nacional 401, se verán afectados en la fase de construcción.
- Emisión de polvo, provocada por el movimiento de tierras.
- Corte y alteraciones en la red de caminos rurales, carreteras y servidumbres.
- Impacto sobre el suelo y la red de drenaje superficial.
- Posibles hallazgos de interés arqueológico.
- Alteración del paisaje y su morfología.
- Molestias a la población.

El estudio valora el impacto visual o paisajístico como el más significativo.

Las medidas correctoras propuestas se refieren a los siguientes puntos:

- Implantación de adecuada y abundante señalización, disponiendo de personal de vigilancia que regule el tráfico en horas de trabajo.
- Riego de superficies de tierra que se estén tratando para evitar la emisión de polvo.
- Utilizar las tierras vegetales removidas en la obra, para recubrir taludes de terraplenes y desmontes que hayan de ser revegetados.
- Desagües provisionales, hasta que pueda entrar en servicio la red de drenajes transversales, que prevé el proyecto.
- Cumplir las indicaciones que ordene adoptar la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha, en previsión de posibles yacimientos arqueológicos.
- Revegetación mediante siembra o hidrosiembra para implantar especies pratenses, así como con plantaciones arbóreas y arbustivas de especies autóctonas.

#### Análisis del contenido

— Aunque el trazado de la variante discurre por la zona de reserva prevista en el Plan General de Ordenación Urbana de Toledo, no se analiza su compatibilidad con las prescripciones del referido plan respecto a las condiciones para la ocupación de la Vega del Tajo, calificada como Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido.

— El inventario ambiental no hace referencia al único soto de ribera situado en un meandro del río Tajo, próximo a la ciudad, que constituye, tanto por la formación vegetal como por la fauna específica que alberga, una unidad ambiental de primer orden.

El trazado propuesto divide en dos partes dicho soto lo que produciría la destrucción parcial de esta formación, con riesgo para el mantenimiento de los valores ecológicos.

— Dadas las características del entorno del trazado de la vía, en presencia del sistema ligado al río Tajo, hubiese sido necesario un análisis de su integración paisajística, limitándose el estudio a proponer siembras y plantaciones en los taludes y medianas.

— El Estudio de Impacto Ambiental no analiza los efectos derivados de los movimientos de tierras, ni define la localización para el vertido de los materiales sobrantes.

— Dado que el Estudio de Impacto Ambiental se realiza sobre un proyecto de trazado que aporta suficiente información para la ejecución de la actuación, hubiese sido necesaria mayor concreción tanto en la definición y valoración de Impacto como en el diseño de medidas correctoras. Estas deficiencias se subsanan a través del condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

### ANEXO IV

#### Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

##### Alegantes

Se ha presentado una alegación firmada por don Antonio Díaz, doña Mercedes Doña y doña Beatriz de Antonio.

##### Contenido ambiental de la alegación

Se presenta un informe técnico elaborado por el equipo redactor del Estudio de Medio Físico y Entorno de la Ciudad de Toledo, en preparación por el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid, por encargo del Ministerio de Cultura.

El referido informe considera necesaria la revisión del Estudio de Impacto Ambiental en la que se incluya y valore el soto de ribera, situado frente al Palacio de Galiana, que constituye una unidad ambiental de especial interés y recomienda su protección.

Como consecuencia de la omisión de dicho soto en el Estudio de Impacto Ambiental, así como la falta de valoración paisajística que contemple el volumen de la obra y no sólo la textura superficial, se solicita un replanteamiento del proyecto de dicha variante, estudiando otros trazados alternativos.

**12282** RESOLUCION de 9 de abril de 1992, del Centro Español de Metrología, por la que se autoriza la cesión de la aprobación de modelo de fecha 30 de noviembre de 1981, «Boletín Oficial del Estado» de 3 de febrero de 1982, correspondiente al aparato tacógrafo electrónico, modelo «Kienzle 1314», en sus versiones 34, 37, 35 y 36, autorizada a la Entidad «Compañía de Maquinaria de Precisión, Sociedad Anónima», en favor de «Mannesmann Kienzle, Sociedad Anónima».

Vista la petición interesada por la empresa «Mannesmann Kienzle, Sociedad Anónima», en solicitud de reconocimiento a su favor de la aprobación de modelo de 30 de noviembre de 1981, «Boletín Oficial