

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: geografía, geología y geomorfología, edafología, climatología, calidad del aire, situación fónica, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, paisaje, medio socioeconómico, usos del suelo, y urbanismo e infraestructuras.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca, como elementos más relevantes aquellos ligados a aspectos hidrológicos e hidrogeológicos, botánicos, faunísticos, paisajísticos, culturales y urbanísticos. Respecto a la hidrología superficial destaca la presencia de varias balsas artificiales, entre ellas la Alberca de Loreto que tiene también valor ornitológico. Como cauces más importantes destacan los barrancos de Valdabra y de la Bala, así como otros que en ocasiones funcionan como drenajes o acequias. Desde el punto de vista hidrogeológico, el ámbito de estudio se caracteriza por coincidir con el acuífero de la Hoya de Huesca y la proximidad del nivel freático respecto al nivel superficial. En cuanto a la vegetación cabe destacar la escasez de vegetación natural, estando ésta representada por pequeños sotos y zonas de juncal-carrizal próximos a arroyos (Chapazal, de Valdabra y de la Bala), la asociada a la Alberca de Loreto y las manchas de carrascal de Prebedo. La importancia faunística reside en el hábitat localizado en la Alberca de Loreto que alberga una comunidad de anátidas, limícolas y otras comunidades de aves típicas ligadas a este tipo de ambientes residentes básicamente en invierno y parte del otoño y la primavera. Entre estas comunidades destaca la presencia de aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*) y, esporádicamente, avetoro (*Botaurus stellaris*), en peligro de extinción según el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. El paisaje es principalmente agrícola y periurbano, con las únicas excepciones de la zona de mayor presencia de vegetación natural, básicamente carrascales y la Alberca de Loreto, que constituye un entorno particular por la presencia temporal de una lámina de agua considerable. Respecto al patrimonio arqueológico y cultural destaca la Ermita de Loreto y la vía Caesar Augusta-Osca, así como varios yacimientos arqueológicos como Armengoy, Torre del Pincel y la Finca de Malo. La única vía pecuaria en el ámbito de estudio es el Cordel de Zaragoza. Por último se abordan aspectos territoriales: principalmente la clasificación del suelo según el Avance del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Huesca, aprobado en 1994.

El estudio destina un apartado de efectos notables en el que se identifican impactos ambientales comunes, que incluye un estudio de previsión de los niveles sonoros equivalentes, las intercepciones de los niveles freáticos y el efecto barrera para la fauna y el riesgo de colisión de la avifauna de la Alberca de Loreto.

La calificación final de los impactos es igual para todas las alternativas y resulta ser la siguiente: impactos críticos en la hidrología subterránea, impactos severos en la hidrología superficial y en los usos urbanísticos; impactos de moderado a severo en la fauna y en los usos ligados al sector primario e impactos moderados en el resto de los factores. Sin embargo, la valoración cuantitativa varía según cada alternativa resultando: alternativa 1: 17,336; alternativa 2: 12,776 y alternativa 3: 10,223. La alternativa 1 se caracteriza por mayores impactos en la hidrología subterránea que el resto de alternativas. Entre las alternativas 2 y 3, más próximas en cuanto a impacto ambiental, el estudio de impacto ambiental indicó que la alternativa 3 era peor en aspectos relacionados con la vegetación, la fauna y el paisaje, siendo mejor en el resto de factores ambientales.

Entre las medidas correctoras propuestas para la alternativa 3 destacan las pantallas acústicas entre el p.k. 7 + 250 y el p.k. 7 + 760, pasos específicos de fauna en los pp.kk. 1 + 800 y 4 + 106, este último elevado y dando continuidad al carrascal de Prebedo con cobertura vegetal a ambos lados del paso y apantallamientos vegetales entre los pp.kk. 5 + 440 y 5 + 800 coincidiendo con rutas preferentes de vuelo de la avifauna que habita en la Alberca de Loreto. También incluye la reposición de servidumbre del cordel de Zaragoza; y la documentación y el control arqueológico, así como la excavación previa a las obras si llegara el caso, del yacimiento arqueológico de Tozal del Pincel I.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental diferenciando tareas de vigilancia en fase de construcción y de explotación.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 12 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación:

La Confederación Hidrográfica del Ebro informa favorablemente respecto a la alternativa 3 seleccionada, supeditada al reemplazo de los 2 tubos de drenaje de 20 cm de diámetro en los puntos E4-5/965 y E4-2/720 por un sólo tubo de mayor diámetro o un marco unicelular, dado que una sección «no partida» garantiza en mayor grado la no obstrucción en caso de aportes sólidos y arbustivos con la corriente.

RENFE adjunta una serie de medidas correctoras generales a tener en cuenta en el proyecto, relativas a hidrología e hidrogeología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, ruido, planeamiento urbanístico y puntos de interés cultural.

El Instituto Aragonés de Fomento de la Diputación General de Aragón solicita la instalación de una pantalla fónica en el tramo de afección de la alternativa 3 al Centro de Estudios Integrados y al futuro Parque Tecnológico (pp.kk. 5 + 440 a 5 + 820).

La pedanía de Huerrios del Ayuntamiento de Huesca alega que el proyecto no puede llevarse a cabo debido al impacto visual y acústico, al peligro del transporte de mercancías peligrosas que supone la proximidad del proyecto al casco urbano y a la afección a la permeabilidad territorial, afectando a caminos secundarios, entre ellos el camino al cementerio, dado que éste quedaría al otro lado del trazado respecto al núcleo urbano de Huerrios.

Explotaciones Agrícolas Nuestra Señora de Loreto se adhiere a la opción de la alternativa 3 y rechaza la alternativa 2 aduciendo el impacto paisajístico y acústico sobre el cementerio y el campus universitario, las afecciones a la Alberca de Loreto (señala la presencia de avetoro) y a otro embalse no cartografiado entre ésta y el cementerio y a la Ermita-Santuario de Loreto.

Un particular solicita la correcta reposición viaria de todos los accesos a las fincas Estiche y La Paul, así como la ejecución de medidas correctoras sobre los drenajes para evitar la inundación de los terrenos colindantes (ejecución de cunetas revestidas, drenes profundos en las obras de drenaje transversal, etc.) y la ejecución de bermas de 2 m de ancho en taludes de desmonte y terraplén de mas de 6 m de altura, que eviten el arrastre de tierras y faciliten la revegetación. También propone la inclusión de balsas de retención para evitar la pérdida de calidad de los manantiales. Además propone desplazar la primera curva de la alternativa 3 unos 250 m hacia el norte aumentando el radio hasta 2.250 m, para mejorar el movimiento de tierras con objeto de minimizar la expropiación de regadíos y la reposición de redes de riego y avenamiento.

Un particular manifiesta su desacuerdo con la alternativa seleccionada debido a su impacto acústico y paisajístico y su efecto en barrera a su paso por Huerrios, así como a su capacidad de crecimiento. Por ello propone un desplazamiento del trazado hacia el oeste y barreras vegetales a lo largo de la traza frente a Huerrios.

22046 *RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo para la localización y dimensionamiento del área de servicio en la autopista A-6, conexión con Segovia, de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de Mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de Septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de Mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de Julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha de 3 de Diciembre

de 2001, la memoria-resumen del estudio informativo «Localización y dimensionamiento del área de servicio en la autopista A-6, conexión con Segovia», con objeto de consultar si dicha actuación debe o no someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y, en caso positivo, iniciar el procedimiento.

Con fecha 3 de Junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica a la Dirección General de Carreteras que una vez analizado el expediente dicho proyecto debe ser sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Asimismo, en virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras y al Promotor de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de núm. 188, de 7 de Agosto de 2002, y en los diarios «El País» y «El Adelantado de Segovia», con fecha de 12 de Julio de 2002, donde se indicaba que ésta comenzaba el 7 de Agosto de 2002 en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 24 de Abril de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, que incluye como anejo el estudio de impacto ambiental y el resultado de la Información Pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El Anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El Anexo IV es resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaria General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 6 de Octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de Septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 31 de octubre de 2003 formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Localización y dimensionamiento del área de servicio en la autopista A-6, conexión con Segovia».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaria General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable el emplazamiento elegido en el estudio informativo, siempre y cuando en la ejecución del proyecto se observen las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del área de servicio.—El emplazamiento seleccionado para el área de servicio, tal y como viene definida en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción en los siguientes aspectos:

1.1 Con objeto de evitar afecciones al arroyo de las Víboras, el área de servicio situada en la calzada sentido Segovia se proyectará de tal manera que, el extremo suroccidental, no ocupe la superficie arbolada asociada al arroyo o en sus inmediaciones. Esta zona se señalizará y protegerá adecuadamente durante el replanteo de las obras al objeto de que no se desarrolle allí ninguna actividad asociada a las mismas.

1.2 Con el fin de cumplir la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de Abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres y la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de Mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, se respetarán estrictamente los límites de la ZEPA «Valles del Zorita y del Voltoya» colindante con el área de servicio situada en la calzada sentido San Rafael, no permitiéndose la ocupación de ninguna parte de ésta ni durante la fase de obras ni en la fase de funcionamiento.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.—Durante la construcción y funcionamiento del área de servicio, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola o forestal, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre los que destaca el Cordel de Matazarzal y la carretera que une la N-603 con Riofrío.

3. Protección del sistema hidrológico.

3.1 Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, especialmente sobre el arroyo de las Víboras, ya sea directamente o por escorrentía o erosión, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en la mitad occidental del área de servicio, tanto en la calzada sentido Segovia como en la calzada sentido San Rafael.

3.2 Durante la fase de construcción, se colocarán balsas de decantación en las zonas de instalaciones y parque de maquinaria, así como cunetas perimetrales y barreras de retención en toda la zona de obras. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido. Las cunetas y balsas tendrán suficiente capacidad como para recoger la escorrentía superficial del aguacero de 100 años.

3.3 Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. Aquellos residuos que tengan la condición de peligrosos, deberán contar con un sistema de gestión de residuos peligrosos que, además de las especificaciones relativas a los agentes implicados, incluirá un sistema de almacenaje temporal hasta su recogida por un gestor cualificado. Para evitar la afectación del arroyo de las Víboras, no se verterán a su cauce, en ningún caso, los residuos anteriormente citados. Para el mismo fin, tampoco se producirá el almacenaje de estos residuos, ni de forma temporal ni permanente, en una banda de 200 metros a ambos lados del arroyo de las Víboras.

3.4 Durante la fase de funcionamiento, se adoptarán las medidas preventivas necesarias para evitar cualquier tipo de contaminación del sistema hidrológico existente, especialmente de las aguas del arroyo de las Víboras. En este sentido:

Se establecerán sistemas de retención y evacuación de posibles vertidos accidentales de hidrocarburos.

Las aguas pluviales y las procedentes de los túneles de lavado se recogerán y serán tratadas in situ para separar grasas, detergentes, aceites, etc. para posteriormente ser vertidas, preferentemente, a la red de saneamiento municipal. Caso de no ser posible su vertido a la red de saneamiento municipal, dichos efluentes deberán depurarse adecuadamente antes de su vertido, cumpliendo con los objetivos de calidad que marque la legislación vigente.

Las aguas residuales serán tratadas convenientemente y deberán evacuarse, preferentemente, a través de la red de saneamiento municipal. Al igual que en el caso anterior, de no ser posible su evacuación a través de la red de saneamiento municipal, estos efluentes deberán cumplir, antes de su vertido, con los objetivos de calidad que marque la legislación vigente.

Los tanques de combustible cumplirán con la normativa legal, debiendo estar enterrados en un cubeto cuyas dimensiones superarán a las del tanque en medio metro en todo su contorno.

Los residuos tóxicos y peligrosos serán puestos a disposición de gestores autorizados, almacenándose conforme marcan las normas al respecto.

3.5 Con el fin de controlar posibles vertidos contaminantes al arroyo de las Víboras, se realizará un análisis de calidad de sus aguas previo al inicio de las obras. Dicho análisis de calidad se repetirá trimestralmente durante la fase de construcción y semestralmente durante la de funcionamiento. La calidad de las aguas deberá siempre ser, como mínimo, igual a la encontrada en la situación preoperacional.

4. Prevención del ruido.

4.1 Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente, la proximidad de la obra a las siguientes zonas:

ZEPA «Valles del Zorita y del Voltoya».

ZEPA «Sierra de Guadarrama».

Zonas urbanas situadas al este del área de servicio.

4.2 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por el área de servicio durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

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

Zonas de Especial Protección para las Aves:

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

4.3 En base a las conclusiones del estudio acústico se diseñará un proyecto de medidas de protección acústica que incluya, entre otras, las siguientes medidas:

Instalación de pantallas de protección acústica, allí donde el estudio determine su necesidad, tanto de forma transitoria durante las obras, como de forma definitiva durante la fase de explotación.

Utilización de maquinaria de obra homologada según el Real Decreto 245/89, de 27 de febrero, de aproximación de las legislaciones sobre determinación de la emisión sonora de máquinas y materiales utilizados en las obras de construcción.

Realización de las inspecciones técnicas y las operaciones de mantenimiento necesarias para que dicha maquinaria no supere las especificaciones del mencionado Real Decreto.

Empleo de silenciadores en compresores, motores, perforadoras, etc.

Todas las medidas de protección establecidas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, incluyéndose las actuaciones necesarias para su adecuación estética e integración paisajística, en su caso.

4.4 Para evitar las molestias del polvo generado durante la construcción del área de servicio, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos, pastos y arbolado situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de préstamos y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

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

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico y vías pecuarias.

5.1 El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva en el emplazamiento del área de servicio, así como en las zonas auxiliares tales como áreas de instalaciones, accesos, etc. Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo competente, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

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

5.3 Se revisará la correcta ubicación de todas las vías pecuarias existentes en el entorno del área de servicio, y en particular del Cordel de Matazarzal, para lo que se consultará a la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León.

5.4 Se garantizará en todo momento el mantenimiento de la continuidad del Cordel de Matazarzal para no interrumpir el tránsito agropecuario y demás usos de dicha vía pecuaria.

5.5 El proyecto de construcción recogerá la reposición de todas las vías afectadas mediante pasos adecuados, que serán aprobados por la citada Consejería.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.—El estudio informativo propone zonas de préstamo entre los Ángeles de San Rafael-Otero de los Herreros y entre Ortigosa del Monte-Reventa, en áreas próximas a la autopista A-6. También se proponen diversas canteras en la zona de El Espinar, y vegas de Matute y Segovia. Para los vertederos, en el caso de existencia de material sobrante, se exponen una serie de criterios de ubicación y se propone el empleo de varias áreas adyacentes a la autopista.

6.1 Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

6.2 La ubicación de los préstamos, canteras, vertederos e instalaciones auxiliares no se podrá establecer en:

- Zonas de Especial Protección para las Aves.
- Banda de 100 m a ambos lados del arroyo de las Víboras.
- Zonas arboladas.
- Áreas con usos ganaderos.
- Zonas de interés histórico-artístico y/o arqueológico.

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

6.4 El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, canteras, vertederos e instalaciones auxiliares.

7. Protección de la fauna y de la vegetación.—Para minimizar la afección sobre la fauna, se tomarán las siguientes medidas:

7.1 En toda la zona de obras, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido entre los meses de febrero a julio, ambos inclusive, periodo de reproducción de la fauna de vertebrados presente en este ámbito.

7.2 Nunca se invadirán los límites territoriales de la ZEPA «Valles del Voltoya y del Zorita», ni los del área crítica para el águila imperial ibérica: SG-8.-Área n.º 8, tanto durante el desarrollo de las obras como en la fase de funcionamiento. El límite inferior de los taludes quedará fuera de los límites territoriales de las áreas mencionadas.

7.3 El drenaje de la autopista A-6 por donde discurre el arroyo de las Víboras, se acondicionará de tal manera, que permita el paso de fauna de un lado a otro de la infraestructura. Este acondicionamiento consistirá en la instalación de un canal de drenaje de diseño trapezoidal, lo suficientemente ancho y poco profundo como para permitir la canalización de las aguas, así como permitir la salida de pequeños vertebrados que cayeran en su interior. Asimismo conllevará, si técnicamente es viable, la eliminación de la solera de hormigón de uno de los laterales del canal de drenaje, considerando su mejor comportamiento como paso de fauna.

7.4 Dada la importancia ecológica de los vallados de piedra para muchas especies de pequeños y medianos vertebrados, los vallados de piedra existentes en las parcelas del área de servicio, se trasladarán y serán colocados en las zonas donde el vallado de piedra que discurre paralelo al cauce del arroyo de las Víboras se encuentre incompleto.

7.5 Debido a la cercanía del cauce del arroyo de las Víboras, se instalará a lo largo del cerramiento del área de servicio que limite con dicho cauce, un sistema de cerramientos y canales laterales, que permitan conducir a las poblaciones de anfibios y otros pequeños y medianos vertebrados hacia el paso de fauna instalado en el drenaje que discurre por debajo de la autopista A-6.

7.6 Durante la fase de construcción y, al menos, tres años durante la de funcionamiento, se llevará a cabo un plan de seguimiento consistente en la vigilancia de la reproducción de las parejas de águila imperial y buitre negro más cercanas a la parcela donde se localizará el área de servicio. Por otro lado, dicho plan incluirá un seguimiento de la presencia y uso del hábitat del águila imperial ibérica en los territorios de las áreas críticas del águila imperial ibérica SG-3.-Área de Valsain y SG-8.-Área n.º 8. En caso de que se detectase algún tipo de afección derivada de la construcción o funcionamiento del área de servicio, se tomarán las medidas necesarias que garanticen la vuelta a la normalidad en el desarrollo del proceso reproductivo de ambas especies, así como en el uso del hábitat en las dos áreas críticas.

7.7 Con objeto de evitar molestias a la fauna durante la noche, se emplearán farolas opacas por arriba para iluminar el área de servicio.

7.8 Con el fin de prevenir choques y electrocuciones de aves con las líneas eléctricas del área de servicio, se tomarán las siguientes medidas protectoras:

Las líneas se construirán con aisladores en suspensión, evitándose la disposición de los mismos en posición horizontal, excepto en los apoyos de ángulo, anclaje y fin de línea.

Los apoyos con puentes, seccionadores, fusibles, transformadores o de derivación, anclaje o fin de línea se diseñarán de forma que se evite sobrepasar con elementos en tensión las crucetas o semicrucetas no auxiliares de los apoyos. En cualquier caso, se procederá al aislamiento de

los puentes de unión entre los elementos de tensión o cualquier otra medida correctora para evitar la electrocución de las aves.

Para armados tipo bóveda la distancia entre la cabeza del poste y el conductor central no será inferior a 0,88 y se aislará el conductor central 1 metro a cada lado del punto de enganche, tendiéndose a colocar, siempre que sea posible, disuasores de posada. En caso de soportes al tresbolillo, la distancia entre la semicruceta inferior y el conductor superior no será inferior a 1,5 metros.

La distancia mínima de seguridad entre la punta de la cruceta y la grapa de amarre sea de 60 centímetros en las cadenas de suspensión o de 1 metro en las de amarre en el caso de las crucetas tipo bóveda y tresbolillo y 48 centímetros en las de suspensión y 60 centímetros en las de amarre en armados tipo canadiense.

Dada la sensibilidad de la zona, se han de colocar salvapájaros o señalizadores visuales en los cables de tierra, o en los conductores si aquellos no existen. Serán de materiales opacos, estarán dispuestos cada 5 metros (si el cable de tierra es único) o alternadamente cada 10 metros (si son dos cables de tierra paralelos o, en su caso, en los conductores) y serán espirales de 30 centímetros de diámetro por 1 metro de longitud, o dos tiras en X de 5 por 35 centímetros.

Para minimizar la afeción sobre la vegetación natural, se tomarán las siguientes medidas:

7.9 Restringir la ocupación del terreno durante las obras. Esta ocupación se ceñirá lo más posible a la superficie a ocupar, jalonando asimismo los límites de las zonas de instalaciones y caminos auxiliares, intentando en cualquier caso no superar la superficie definida por la explanación de los terrenos.

7.10 Respetar todos y cada uno de los pies arbóreos que bordean las parcelas donde se instalará el área de servicio. Asimismo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger la vegetación próxima a las obras de las actuaciones a desarrollar, especialmente en los laterales oeste y sur del área de servicio situada en la calzada sentido Segovia.

7.11 Una vez finalizada la obra, se revegetarán aquellas zonas ocupadas por instalaciones temporales. Se revegetarán asimismo los taludes y sus bordes inferiores, siempre respetando el paisaje del entorno y empleando especies autóctonas.

8. Protección y conservación de los suelos:

8.1 Conjuntamente al replanteo de las obras, se delimitarán físicamente las superficies que vayan a quedar, provisional o definitivamente ocupadas por éstas, así como por las restantes obras auxiliares (incluyendo, entre otras: parques de maquinaria, oficinas y vestuarios, áreas de acopios de materiales y tierra vegetal, y cuantas otras instalaciones sean necesarias para la ejecución de las obras), con el fin de evitar todo tipo de alteración a cualquier espacio ajeno al estrictamente necesario. En cualquier caso, se localizarán y jalonarán de manera diferencial, aquellas zonas de mayor valor ambiental, entre las que se incluirá específicamente:

ZEPA «Valles del Voltoya y del Zorita».

Arroyo de las Víboras y su vegetación de ribera.

Zonas arboladas próximas a la zona de obras.

8.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda ser directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán en montones, cuya altura deberá definirse en el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares del proyecto de construcción, y no será superior a 1,5 m, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En caso de permanecer acopiada por periodos superiores a los 6 meses, deberán diseñarse medidas adecuadas para el mantenimiento de sus propiedades estructurales y físico-químicas.

8.3 En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

8.4 Si accidentalmente se produjera algún vertido de sustancias contaminantes de cualquier tipo, y más concretamente de materiales utilizados en las operaciones de mantenimiento de la maquinaria de obra o debidos al propio uso de ésta, se procederá a recoger dicho vertido junto con la parte afectada de suelo para su posterior tratamiento.

8.5 El paso de la maquinaria pesada se restringirá a los caminos señalados para ello, y se impedirá su tránsito por otras zonas, para evitar la compactación y degradación de los suelos.

8.6 Se vigilará el estado del suelo para evitar la excesiva compactación del mismo, así como la formación de regueros. Esta vigilancia se intensificará en las épocas de mayores precipitaciones. En el caso de localizarse zonas excesivamente compactadas se efectuarán operaciones de ripado o arado, de manera que se evite la formación de una coraza superficial.

8.7 El plan de vigilancia y seguimiento incluirá un seguimiento de las medidas expuestas en la presente condición, en función de cuyos resultados se inferirá la necesidad de su revisión.

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

En dicho proyecto se incluirán los métodos técnicos, plan de trabajo y operaciones de mantenimiento que sean necesarias para el adecuado desarrollo de la vegetación implantada. Así mismo se estudiará su evolución, proponiéndose las medidas adicionales que sean necesarias para asegurar el mantenimiento y desarrollo satisfactorio de dicha vegetación, tanto durante la ejecución de la obra, como durante el periodo de garantía de la misma.

El proyecto considerará toda la superficie del área de servicio (terraplenes, desmontes, drenajes, etc.), así como viario de acceso a la obra e instalaciones temporales. Además, se realizará un conteo aproximado del número de pies afectados, incluyéndose en las revegetaciones previstas, aproximadamente el mismo número de pies de cada especie que hayan sido eliminados a consecuencia de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles, de tratamiento especial:

ZEPA «Valles del Voltoya y del Zorita» y sus inmediaciones.

Arroyo de las Víboras.

Cordel de Matazarzal.

Una vez se haya realizado la limpieza de las zonas a restaurar, se procederá al re-extendido de la tierra vegetal, siguiendo las indicaciones recogidas a este respecto en la condición 8, para finalmente realizar las labores de revegetación que se definen en el citado proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística.

La selección de las plantas se realizará en función de las características que presentan en cuanto a su posible integración con respecto a los elementos del paisaje propio de la zona, seleccionando especies autóctonas. En el caso de las actuaciones de revegetación para formaciones que no buscan la creación de un ecosistema natural (como zonas interiores del área de servicio), se podrán utilizar especies propias de jardinería.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

Así mismo, durante la fase de funcionamiento del área de servicio no se utilizarán pesticidas ni herbicidas en las labores de mantenimiento de la vegetación implantada, con el fin de evitar efectos de toxicidad y contaminación ambiental sobre especies vegetales, la fauna, el suelo y las aguas.

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

10. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

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

El promotor de la obra, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Informes antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Medidas para la prevención de la contaminación acústica y atmosférica a las que se refiere la condición 4.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras y protección de las vías pecuarias, a que se refiere la condición 5.

Medidas en instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección de suelos, a que se refiere la condición 8.

Medidas de recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

d) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección y conservación de suelos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de funcionamiento.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas ejecutadas para la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre niveles sonoros y efectividad de las medidas ejecutadas a este respecto, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7, especialmente en lo relativo al plan de seguimiento de la reproducción de las parejas de águila imperial y buitres negro.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 8.

Informe sobre la eficacia de las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

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

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

11. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de funcionamiento a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, canteras, graveras, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección y conservación del suelo a que se refiere la condición 8.

Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y Anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de Junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de Mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 31 de octubre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Relación de Organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

ORGANISMOS CONSULTADOS

Organismo	Respuesta
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X

Organismo	Respuesta
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Ayuntamiento de La Losa (Segovia)	X
Ayuntamiento de Navas de Riofrío (Segovia)	X

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

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

1. Junta de Castilla y León. Consejería de Medio Ambiente. Dirección General de Calidad Ambiental y Dirección General del Medio Natural.

Estas dos Direcciones Generales, en una respuesta conjunta dada por la Ponencia Técnica Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental de Segovia, indican la necesidad del adecuado tratamiento de las aguas residuales, de forma que se asegure la nula contaminación del arroyo de las Víboras, de la separación y adecuado tratamiento de las aguas hidrocarbúridas, aceites y grasas, así como la recogida y el tratamiento de todo tipo de residuos (urbanos y peligrosos). Debe igualmente haber agua potable disponible.

Advierte asimismo de las posibles afecciones al cordel de Matazarzal, al patrimonio histórico-artístico y a las poblaciones cercanas y ZEPAs y LICs colindantes.

Como medidas de protección de la fauna sugiere la ubicación de un paso de fauna en el arroyo de las Víboras con una zona seca de tres metros de anchura, la iluminación mediante farolas opacas por arriba y la adopción de medidas correctoras aplicables al tendido eléctrico nuevo necesario para dar servicio a las instalaciones, indicando las características técnicas de las líneas, los apoyos, los soportes y las distancias de seguridad.

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

Declara que las medidas de protección del patrimonio arqueológico que se recogen en el estudio informativo son válidas.

3. Ayuntamiento de La Losa.

Advierte que la zona donde se encuentra el emplazamiento de la estación de servicio es ZEPA. Exige que el proyecto sea sometido a las directrices de Ordenación Territorial de Urbanismo de Segovia y su entorno.

Finalmente, solicita que se impidan los vertidos de cualquier tipo en el arroyo de las Víboras o a cualquier otro curso aguas arriba del casco urbano, debiendo éstos canalizarse y verterse aguas debajo de la población, previo paso por el sistema de depuración más eficaz existente en la actualidad.

4. Ayuntamiento de Navas de Riofrío.

Advierte sobre el impacto sobre las aguas superficiales, sugiriendo la estricta regulación del uso de la zona del emplazamiento de la estación de servicio.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El objeto del estudio informativo de referencia, sobre el que se emite la presente Declaración de Impacto Ambiental, es la evaluación y propuesta de la localización y dimensionamiento del área de servicio de la A-6 en su conexión con Segovia.

El estudio se ha desarrollado en las siguientes etapas:

Análisis general de la autopista.

Estudio de localización del área de servicio mediante la siguiente metodología:

Establecimiento de las variables más significativas que determinen la idoneidad de todo posible emplazamiento.

Estudio de las variables para jerarquizar las alternativas según su grado de adecuación según cada variable.

Análisis multicriterio de todas las variables para elegir la localización más idónea.

Selección de emplazamiento y definición preliminar del área.

Las variables que se establecen para determinar la idoneidad de las alternativas son:

Criterios geométricos.

Criterios económicos.

Criterios de tráfico.

Criterios climatológicos e hidráulicos.

Criterios geológicos.

Criterios faunísticos.

Criterios de vegetación.

Criterios de patrimonio.

Criterios urbanísticos.

Para cada variable se establecen cuatro niveles de restricción o de grado de cumplimiento de los objetivos propuestos, a saber:

Nivel 0 (óptimo): Satisface la normativa. Poca o nula actuación en pequeñas obras de fábrica.

Nivel 1 (favorable): Satisface la normativa. Exige la adopción de numerosas pequeñas obras de fábrica.

Nivel 2 (desfavorable): Satisface la normativa. Exige la remodelación de grandes obras de paso.

Nivel 3 (excluyente): No satisface la normativa.

La autopista de referencia es dividida en tramos, que son diferentes para cada criterio estudiado. Los tramos de cada criterio se califican según los niveles de restricción descritos arriba, quedando para cada criterio los tramos adecuados para el emplazamiento de la estación de servicio (niveles 0 ó 1). Sobre el plano, se colorea cada tramo según la calificación obtenida. La superposición de los tramos coloreados con los diferentes criterios, genera una única tramificación de síntesis, que permite ver dónde coinciden los tramos adecuados para el emplazamiento del área de servicio. La elección definitiva de éste está en función del análisis multicriterio descrito a continuación.

El análisis multicriterio se ha realizando mediante una función de valor global $F(x)$ que es la suma de los valores obtenidos para cada variable $f_i(x)$, que son ponderados mediante la aplicación de coeficientes a_i de distinta magnitud para cada variable.

$$\text{Así, } F(x) = \sum a_i f_i(x)$$

De la evaluación descrita no resulta ningún tramo calificado como «óptimo». Existe un tramo, calificado como favorable, entre los pp.kk. 13 + 000 y 16 + 500, con algunos subtramos «desfavorables». Considerando éstos, el emplazamiento ideal de la estación de servicio se ubica entre los pp.kk. 14 + 400 y 15 + 100, cuyo centro quedará en el p.k. 14 + 800, dentro del término municipal de La Losa.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

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

A continuación se realizará una breve descripción del contenido del Es.I.A., dividiendo dicha descripción en los capítulos de los que consta el propio estudio.

1. Introducción.—Este capítulo incluye los antecedentes administrativos del proyecto de localización y dimensionamiento del área de servicio en la autopista A6 en su conexión con Segovia, que está incluido dentro del proyecto de «construcción, conservación y explotación de los tramos de la autopista de peaje de la Autopista A6, conexión con Segovia y autopista A6, conexión con Ávila y explotación de la autopista de peaje A6, tramo Villalba-Adanero».

Asimismo se justifica el proyecto, se establecen los objetivos del estudio de impacto ambiental y la metodología empleada en éste. Finalmente se resume el resultado de la fase de consultas previas (ver Anexo I).

2. Descripción del proyecto.—De forma resumida se explica la metodología empleada para la evaluación y elección del emplazamiento del área de servicio (ver Anexo II).

Las parcelas se ubican junto a ambos márgenes de la autopista A6, entre los pp.kk. 14 + 400 y 15 + 100, dado que es el subtramo más favorable desde los puntos de vista descritos en el estudio informativo. Ambas parcelas del área de servicio ocupan un rectángulo de 26.600 metros cuadrados cada una. Las instalaciones del área de servicio incluyen, en casa parcela, una estación de servicio, un túnel de lavado, una cafetería, una zona de picnic y aparcamientos para turismos y camiones. Además, en la calzada sentido San Rafael, se incluye un restaurante, una tienda y un puesto de información.

La red de saneamiento prevista incluye una red de aguas pluviales, una red de aguas residuales y una red de aguas hidrocarbúridas.

Se proyectan las siguientes obras complementarias: vallado perimetral con malla de acero galvanizado reforzado, iluminación de viales mediante báculos de 12 metros de altura, con brazos de 1,5 metros de vuelo y lámparas de 250 W de vapor de sodio de alta presión, separados entre sí una distancia media de 35 metros; iluminación de las zonas ajardinadas con columnas de 3 metros de altura de luminaria cerrada tipo ornamental; centro de transformación para garantizar el suministro de energía eléctrica; depósito subterráneo de agua contra incendios; acometida telefónica y línea eléctrica.

3. Definición del entorno.—Dentro del subcapítulo «medio físico» se describen la geología y geotecnia (marco geológico regional, geomorfología, hidrogeología, grupos geotécnicos), la climatología y la hidrología.

Cabe destacar los siguientes aspectos del medio físico:

El área de estudio se encuentra en la falda de la Sierra de Guadarrama, rica en granitos, y al borde de la depresión del Duero, rica en arcillas y calizas.

Se encuentran en la zona diversos acuíferos de distinto origen.

El clima del área de estudio es mediterráneo templado.

Junto al emplazamiento del área de servicio discurre el arroyo de las Víboras, tributario del río Moros, a su vez éste del Eresma y finalmente, del Duero. Dicho arroyo presenta una vegetación riparia de interés. La calidad de sus aguas es muy buena con niveles de contaminación nulos o muy bajos, dada la escasa actividad humana en su entorno.

Dentro del subcapítulo «medio biológico» se describen la vegetación y la fauna. Cabe destacar los siguientes aspectos del medio biológico:

La vegetación del área de estudio se clasifica en dehesa de encina, vegetación de ribera, robledal de melojo, pastizales, eriales y cultivos de secano.

La fauna se ha clasificado según los criterios de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) y se encuentran en la zona, entre otros, especies protegidas por diversos convenios internacionales, además de la Directiva 92/43/CEE y la Directiva 79/409/CEE de la UE, como murciélago de herradura, buitre leonado, cigüeña común, águila real, águila calzada, halcón peregrino, etc.

Dentro del subcapítulo «medio socioeconómico» se describen la estructura y dinámica de la población, el perfil socioeconómico, los sectores de actividad económica, la estructura de la propiedad y el patrimonio histórico-cultural.

Cabe destacar los siguientes aspectos del medio socioeconómico:

El municipio de La Losa tiene una población envejecida y escasa, con menos de 400 habitantes.

La población activa trabaja en el sector primario, aunque el terciario aumenta ligeramente.

Cerca del emplazamiento de la estación de servicio discurre el Cordel de Matazarzal y existe un yacimiento de origen medieval.

Finalmente se describe el paisaje y se hace referencia a los espacios protegidos. Cabe destacar aquí que el paisaje es abierto, con usos eminentemente ganaderos, que incluye elementos agrícolas y forestales. Junto a la calzada sentido Segovia se encuentra la ZEPA «Sierra del Guadarrama» y en el límite de la calzada sentido San Rafael, la ZEPA «Valles del Voltoya y el Zorita».

4. Identificación y valoración de impactos.—La valoración de impactos se realiza mediante una serie de indicadores que posteriormente se ponderan para llegar posteriormente a establecer la severidad del impacto.

Se han encontrado impactos moderados sobre la red hídrica superficial en el arroyo de las Víboras y sobre el régimen de acuíferos.

Los impactos sobre la fauna son moderados debido a la ocupación y destrucción de los ecosistemas circundantes, los cambios de hábitat, las molestias por obras, la alteración de la calidad del agua, el efecto barrera, los atropellos, el efecto sobre la reproducción y la modificación en el comportamiento.

Asimismo, el impacto sobre el paisaje es moderado por ser amplia la superficie desde la cual es visible el área de servicio y se ha encontrado un efecto barrera moderado en el arroyo antes mencionado.

Todos los indicadores relacionados con el medio humano dan como resultado un impacto compatible, incluyendo el relacionado con las áreas protegidas. Dadas las posibilidades de generación de empleo, el impacto es en algún caso positivo.

5. Medidas protectoras y correctoras.—En este capítulo se informa de que se tomarán las medidas protectoras establecidas en la legislación vigente en relación a instalaciones eléctricas, incendios, aguas residuales, fosos para tanques enterrados, residuos sólidos urbanos y residuos peligrosos.

Además, se tomarán medidas correctoras en las fases de obra y explotación con los siguientes fines:

defensa contra la erosión, y recuperación ambiental y paisajística de la obra, mediante el aprovechamiento de la tierra vegetal, plantaciones y siembras;

protección del sistema hidrológico mediante la prohibición de verter líquidos o sólidos en el cauce ni en una banda de 200 metros a ambos lados de éste y mediante balsas de recogida y de almacenamiento temporal de residuos peligrosos, así como controles regulares de la calidad del agua;

protección de la vegetación y de la fauna mediante jalonamiento de zonas sensibles, reducción de apertura de caminos de obra, control de polvo, prohibición de vertidos, protección de la vegetación; protección frente al ruido, mediante la restricción espacio-temporal de voladuras;

protección de los servicios existentes, mediante el mantenimiento de la continuidad del cordel y protección del patrimonio histórico, artístico y arqueológico, mediante sondeos arqueológicos manuales y el seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra.

6. Vigilancia ambiental.—El programa de vigilancia ambiental se estructura en los siguientes planes: Plan Cautelar, que establece los seguimientos a realizar sobre la ejecución de medidas preventivas y correctoras en la fase de obras; Plan Integrador, que establece los seguimientos a realizar sobre la ejecución de medidas preventivas y correctoras en la fase de explotación y Plan de Mediciones y Control, que establece los parámetros del medio que se deben analizar y su periodicidad, para comprobar el perfecto funcionamiento de las medidas protectoras y correctoras.

Para todos ellos se emplean indicadores y se establecen umbrales, puntos de comprobación y medidas complementarias. Se redactarán informes previos al inicio de obra, durante la fase de obra y durante la fase de explotación.

7. Documento de síntesis.—Sintetiza el estudio de impacto ambiental, ofreciendo una visión de conjunto del mismo, destacando sus aspectos más notables.

ANEXO IV

Relación de alegantes y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado n.º 188, de 7 de agosto de 2002, donde se indicaba que ésta comenzaba el 7 de agosto de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

El expediente de Información Pública del Estudio Informativo fue remitido por el Jefe del Servicio de Planificación del Ministerio de Fomento a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 22 de abril de 2003.

Relación de alegantes

Confederación Hidrográfica del Duero.
Plataforma Sierra de Segovia.
Asociación Ecologista Centaurea.

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de la información pública del estudio

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero alega que la esquina de la explanación más próxima al cauce del arroyo de las Víboras se encuentra a menos de 5 metros de éste, invadiéndose así la zona de servidumbre del Dominio Público Hidráulico. Asimismo, la explanación tiene una cota superior a 2 metros respecto al terreno natural en ese punto. Por ello, sugiere dejar libre la zona de servidumbre y no modificar el terreno natural, al menos en la franja de 30 metros lindante con el cauce.

El autor del Estudio de Impacto Ambiental responde a la alegación aportando un estudio específico con la propuesta de redondear ligeramente el contorno del área en el vértice de la explanación, evitando así la invasión de la zona de servidumbre. No considera, sin embargo, necesario dejar libre la franja de 30 metros lindante con el cauce, a falta de razones técnicas ni legales para ello.

La Plataforma Sierra de Segovia y Asociación Ecologista Centaurea alegan, por separado pero con idéntico contenido, que el área de servicio incrementará el ya «gravísimo» impacto ambiental producido por la autopista en un área de importancia para el águila imperial.

Según dichos alegantes, la Dirección General del Medio Ambiente de la Comisión Europea instó al Gobierno Español a no agravar el impacto producido por la autopista y exigió no se construyeran nuevas instalaciones junta a ella. Asimismo, la autopista cuenta con una Declaración de Impacto Ambiental negativa. Por todo ello, los alegantes solicitan el abandono del proyecto.

Por otra parte, el promotor presenta un escrito de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en el que se indica la compatibilidad de la autopista con las ZEPAs colindantes, dada la existencia de corredores de 100 metros a cada lado de la traza. En este mismo informe se indica que la autopista no supone un detrimento para las especies que se pretende proteger en las ZEPAs aledañas.

22047 *RESOLUCIÓN de 31 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del «proyecto de instalación de red de riego localizado para riego de auxilio de vid en los términos municipales de Requena y Venta del Moro (Valencia)», del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El Proyecto de instalación de red de riego localizado para riego de auxilio de vid en los términos municipales de Requena y Venta del Moro en Valencia se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 1 del anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 6 de mayo de 2003, la Subdirección General de Regadíos remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto de instalación de red de riego localizado para riego de auxilio de vid en los términos municipales de Requena y Venta del Moro en Valencia tiene por objeto complementar el déficit anual de precipitaciones mediante el riego localizado, sin incluir instalaciones para realizar abonado comunitario. A partir de tres sondeos existentes se transportará el agua hasta un depósito de cabecera de 16.205 m³, y de éste será transportada a la zona de riego por una tubería de transporte que llevará el agua a un depósito de 2.000 m³ que hará las funciones de arqueta de rotura de carga. Debido a los desniveles una parte de la zona de riego de 1.223 ha será regada por gravedad desde la arqueta de rotura y otra de 106 ha por medio de un grupo de impulsión que tomará el agua desde un depósito de 1.975 m³ que será llenado por la red de distribución. Las ventosas, válvulas e hidrantes irán protegidos con arquetas de hormigón. El riego se automatizará mediante sistema mixto de cable-radio.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 21 de julio de 2003 ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Dirección General de Planificación y Gestión del Medio, Dirección General de Educación y Calidad Ambiental y Dirección General del Patrimonio Artístico de la Generalitat Valenciana, Dirección General de Conservación de la Naturaleza y Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio del Medio Ambiente, Diputación Provincial de Valencia, Ayuntamientos de Requena y Venta del Moro y Accio Ecologista Agro La Casa Verde. Un resumen de esta consulta se recoge en el Anexo.

Considerando las respuestas recibidas, y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta que una vez estudiadas las distintas alternativas al origen del agua, la red de riego se abastecerá con agua de origen subterráneo considerada de buena calidad según la clasificación de la U.S.D.A. La zona donde están ubicados las trazas de las conducciones y el depósito proyectado no corresponde a las características de suelo forestal. El depósito proyectado cumple las condiciones de capacidad total menor de 20.000 m³ y altura de muros interiores inferior a 4 m desde la cota de solera hasta la cota de coronación.

Teniendo en cuenta que las zonas de obras y de tránsito serán regadas regularmente para evitar el levantamiento de polvo. Los desplazamientos se realizarán en vehículos de caja cerrada o caja con toldo y se retirará el barro de los caminos asfaltados. Los vehículos cumplirán los límites de emisiones y ruidos de la legislación vigente utilizando silenciadores homologados. El suelo y tierra vegetal serán retirados en montones convenientemente tratados para su posterior utilización en la plantación de especies arbustivas. Se llevará a cabo un control adecuado de los residuos tóxicos y peligrosos y se evitarán los vertidos accidentales. Se realizará la revegetación de la zona de influencia del lugar elegido como emplazamiento de la obra, incluyendo la zona del depósito, que será parcialmente excavado. Las líneas eléctricas se diseñarán con señalización salva pájaros, que evitarán la electrocución o el choque de la avifauna tal como establece la normativa vigente. Se evitarán todas aquellas actividades molestas durante el periodo de nidificación y cría de las especies presentes en la zona y se protegerá la fauna vertebrada de movilidad reducida. Se cumplirá la vigente Normativa de Seguridad y Salud en el trabajo. Se realizará, por parte del personal adecuado, la formación técnica de los agricultores en cuanto a prácticas de abonado y aplicación de fitosanitarios. Se atenderán las pautas que rigen el «Código Valenciano de Buenas Prácticas Agrarias». Se realizarán, por parte del técnico competente y a expensas del promotor, unas prospecciones arqueológicas sistemáticas del trazado y un seguimiento de obra en el desarrollo del proyecto, cumpliéndose en todo momento la legislación vigente e informando al organismo autonómico competente en la materia. En caso de afección a Vías Pecuarias se estará a lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo de Vías Pecuarias.

Teniendo en cuenta que se ha realizado un estudio exhaustivo de la naturaleza de los acuíferos captados, zona de recarga y descarga, calidad de las aguas, inventarios, evolución de los niveles, flujos, etc. Ninguna de las actuaciones y obras relativas al proyecto impedirán el drenaje superficial hacia los cauces. Se reducirá en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos. Durante la realización de las perforaciones se establecen las medidas oportunas para que no se produzca vertido alguno que alcance el nivel freático de forma directa. El material extraído será depositado en vertederos autorizados. No se contempla la obtención de préstamos y extracciones en cauces, se obtendrá de canteras autorizadas cercanas. No se producirá afección a las formaciones vegetales de ribera, ajustándose a las prescripciones técnicas y medioambientales que establezcan las autorizaciones emitidas por la Confederación Hidrográfica del Júcar. Se cumplirá en todo momento la legislación de Aguas vigente.

Se llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental tanto durante la fase de construcción como en la fase de funcionamiento, que incluirá el control de las medidas protectoras propuestas y los requisitos establecidos en la presente resolución, así como un seguimiento periódico de la concentración de nitratos, al menos con periodicidad semestral, en los pozos de la zona que será enviado al Servicio de Calidad de Aguas de la Conselleria de Territorio y Vivienda. Los informes periódicos resultantes de dicho programa serán enviados al organismo competente de la comunidad autónoma, a los ayuntamientos afectados y a la Subdirección General de Regadíos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el Proyecto de instalación de red de riego localizado para riego de auxilio de vid en los términos municipales de Requena y Venta del Moro en Valencia.

Madrid, 31 de octubre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO

Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Medio Ambiente. Además de indicar aspectos generales, de la planificación hidrológica y de los recursos hídricos del proyecto, se establecen los siguientes factores que se deberían tener en cuenta:

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afección a cursos de agua superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de éstos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de ribera.