

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**11536** *Resolución de 27 de abril de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Dueñas-Cigales, pp. kk. 97,500 a 119,200».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de julio de 2021 tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Mejora de Capacidad y Funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Dueñas-Cigales, pp. kk. 97,500 a 119,200», remitida por Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como promotor y órgano sustantivo.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas y la documentación complementaria aportada por el promotor.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, ni otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y están fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

El tramo de autovía A-62 objeto del presente proyecto, se inicia en el p. k. 97+500 y termina en el p. k. 119+196, lo que supone aproximadamente 21,7 Km. El tramo atraviesa los siguientes términos municipales: Dueñas (Palencia), Cubillas de Santa Marta, Trigueros del Valle, Corcos, Cabezón de Pisuerga, Cigales, Fuensaldaña y Valladolid (Valladolid).

La traza atraviesa zonas de cultivo, entornos periurbanos con zonas residenciales y polígonos industriales. Dentro del área de influencia del proyecto se encuentra el Bien de Interés Cultural (BIC) «Canal de Castilla», la Zona de Especial de Conservación (ZEC) «Riberas del Río Pisuerga y Afluentes» y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Riberas del Pisuerga», espacios que son parcialmente coincidentes (también coincide con el Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España «IBA Río Pisuerga en Dueñas»).

El objeto del proyecto es el desarrollo de las actuaciones necesarias para aumentar la capacidad y mejorar la funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62) en el tramo

Dueñas - Cigales que remedie las deficiencias que presenta la actual autovía. Las principales actuaciones a realizar en el presente proyecto son:

– Ampliación de un tercer carril por el exterior o por la mediana en función de los condicionantes encontrados (Canal de Castilla, naves industriales, urbanizaciones, pasos superiores, etc.):

- Entre los pp. kk. 97+500 y 101+000 se ha efectuado una ampliación de las calzadas hacia el exterior. La estructura localizada en el p. k. 98+695 será sustituida por una nueva estructura paralela (Paso Superior 98+170).

- Entre los pp. kk. 101+000 y 105+650 la ampliación se realiza hacia el exterior para una de las calzadas y hacia la mediana para la otra. En este tramo, tras la fase de información pública y consultas, el promotor manifiesta que, por solicitud de la Diputación de Valladolid, en el enlace de Valoria, se restituirá la conexión de la actual carretera VP-4405 a la nueva posición de la vía de servicio, de tal forma que se mantenga la conectividad de dicha carretera provincial en las mismas condiciones que existen en la actualidad.

- Desde el p. k. 105+650 hasta el p. k. 108+800 se realiza una ampliación de ambas calzadas hacia el exterior. En el p. k. 106+480 se localiza una estructura que será eliminada por falta de espacio entre las pilas existentes para la ampliación del tronco tanto por mediana como por exterior. A su paso por el p. k. 107+830 es necesario sustituir la estructura existente por una nueva debido a la falta de espacio para realizar la ampliación del tronco.

- Desde el p. k. 108+800 al p. k. 114+320 se realiza una ampliación de la calzada izquierda hacia la mediana y de la derecha hacia el exterior. El enlace situado en el p. k. 112+145 (Cigales norte) quedará anulado, conservando la estructura y glorieta de la margen derecha permitiendo así la conexión de caminos y vías de servicio.

- Entre los pp. kk. 114+320 y 114+690 la ampliación se lleva a cabo hacia la mediana para ambas calzadas.

- A partir del p. k. 114+690 y hasta el p. k. 116+670 la ampliación se ejecutará hacia el exterior en la calzada derecha y hacia la mediana en la calzada izquierda. En este tramo se dispone un nuevo semienlace en el p. k. 115+350 (Cigales). Tras la fase de información pública y consultas, el promotor, por razones de funcionalidad y seguridad vial, propone que en fase de proyecto de construcción se estudie la eliminación del «Semienlace p. k. 115+350 (margen derecha)» previsto, en función de los niveles de servicio en las glorietas y ramales del Enlace Cigales Sur (p. k. 117+380).

- Entre los pp. kk. 116+670 y 117+400 la ampliación de ambas calzadas se realiza por la mediana.

- Del p. k. 117+400 hasta el final del tramo las ampliaciones se realizan por el exterior de una de las calzadas y por la mediana en la otra calzada. Se diseña un nuevo enlace en el p. k. 118+260 (Enlace de Valladolid Norte), permitiendo a través de la glorieta de la margen izquierda la conexión con la carretera de acceso a Valladolid.

– Remodelación de enlaces: p. k. 98+695 Polígono Industrial de Dueñas, p. k. 102+330 Valoria, Trigueros, Cubillas de Santa Marta, p. k. 109+500 Cabezón de Pisuerga, Corcos del Valle, p. k. 114+160 VA-30, p. k. 117+370 Cigales Sur y p. k. 118+100 Valladolid Norte.

– Eliminación del bombeo y creación de peraltes en la calzada izquierda (antigua CN-620).

– Mejora del drenaje de la autovía (además de mantener algunas de las obras de drenaje existente se proyectan 43 nuevas).

– Diseño y/o reposición de 14 vías de servicio y 5 caminos.

– Básculas de Pesaje. (p. k. 98+200 y p. k. 106+900).

– Reposición de servicios afectados.

– Cerramiento de la infraestructura.

– Adecuación de los sistemas de contención a la nueva orden circular (O.C. 35/2014).

En el EsIA se proponen 6 zonas de préstamo-vertedero (PV1 a PV6) que ya excluyen las zonas de interés arqueológico identificadas tras la prospección realizada previamente a la redacción del EsIA. Posteriormente tras los informes y alegaciones recibidas durante el periodo de información pública y consultas, el promotor propone utilizar únicamente PV1, PV2 y PV4. En la siguiente tabla se da más información sobre ellos:

| Denominación | Localización     | Distancia | Superficie (m <sup>2</sup> ) |
|--------------|------------------|-----------|------------------------------|
| PV1          | p. k. 96+500 MD  | 270 m.    | 274.785                      |
| PV2          | p. k. 99+200 MD  | 800 m.    | 117.052                      |
| PV4          | p. k. 113+250 MI | 380 m.    | 25.480                       |

Además de lo anterior, indicar que el Proyecto de Trazado «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Cigales-Simancas, pp. kk. 119,200 a 140,500» sometido a información pública en junio de 2019, en la zona de conexión entre los tramos «Dueñas-Cigales» y «Cigales-Simancas» (p. k. 117+930 a p. k. 118+420, aproximadamente), prevé un préstamo denominado ZP-1 de 25.000 m<sup>2</sup> y 3 m de espesor de gravas, que aportaría unos 75.000 m<sup>3</sup> de materiales de tipo suelos seleccionados. Por su ubicación, este préstamo puede ser utilizado bien en el tramo Dueñas-Cigales o bien en el tramo Cigales-Simancas, según necesidades. Debido a ello, en los Proyectos Constructivos a redactar, dicho préstamo se podrá proponer como préstamo disponible en ambos tramos.

El EsIA propone 3 zonas de instalaciones auxiliares de obra.

| Denominación | Superficie (m <sup>2</sup> ) | Ubicación                                     |
|--------------|------------------------------|---|
| ZIA1         | 7.052                        | Enlace Valoria la Buena (p. k. 102+200 MD).   |
| ZIA2         | 14.193                       | Enlace Cabezón de Pisuerga (p.k. 109+600 MD). |
| ZIA3         | 16.807                       | Enlace VA-30 (p. k. 113+500 MD).              |

Los accesos a obra se realizarán generalmente desde la propia traza. En el caso de las vías de servicio y las salidas de los drenajes, se accederá siempre desde caminos existentes, por lo que no será necesario abrir ningún nuevo camino de obra.

El estudio informativo, junto con el estudio de impacto ambiental, están a disposición del público y pueden consultarse en el siguiente enlace:

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/clave-17-va-4000>

## 2. Tramitación del procedimiento

El 3 de julio de 2020 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) núm. 183 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental por el que se aprueba provisionalmente y se ordena la incoación del expediente de Información Pública y Oficial del proyecto de trazado y su estudio de impacto ambiental. Igualmente, el anuncio fue publicado en la prensa local y expuesto en la Demarcación de Carreteras del Estado y en los ayuntamientos afectados, así como en la página web del Ministerio de Fomento. Simultáneamente, el 25 de junio de 2020, la Dirección General de Carreteras consultó a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

La relación de entidades consultadas y las contestaciones emitidas, así como las alegaciones recibidas en el período de información pública se recogen en el anexo I.

Con fecha 16 de julio de 2021, se recibe el expediente en esta Dirección General, que incluye el Estudio Informativo, el EsIA, las consultas realizadas a las

administraciones públicas afectadas y personas interesadas y el resultado de dichas consultas y de la información pública realizada.

Analizado el expediente, con fecha 22 de septiembre de 2021, se requiere a la Dirección General de Carreteras, como promotor y órgano sustantivo, que recabe informes de los organismos competentes en relación a la posible afección a vías pecuarias y a servidumbres aeronáuticas, que analice la viabilidad de aumentar el número y las dimensiones de las estructuras de paso para la fauna respecto a las incluidas en el EsIA y que en el estudio de ruido utilice las metodologías vigentes y proponga medidas alternativas y/o complementarias a las pantallas acústicas de elevada altura.

El 23 de febrero de 2022 se recibe respuesta del promotor a las cuestiones requeridas, excepto el informe de conformidad del órgano competente en vías pecuarias, que se recibe el 29 de noviembre de 2022.

### 3. Análisis técnico del expediente

#### A. Análisis de alternativas.

En relación con las alternativas el promotor manifiesta en el EsIA que la única alternativa técnica, económica y ambientalmente aceptable pasa por la utilización del corredor actual adaptándose a los numerosos condicionantes que presenta el mismo (Canal de Castilla, naves industriales, urbanizaciones, pasos superiores, etc.). El diseño propuesto tiene en consideración todos los condicionantes anteriores y se ha adaptado a éstos. Debido a que este diseño surge como respuesta óptima a los condicionantes detectados no se proponen alternativas adicionales.

#### B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

##### B.1 Geología, geomorfología:

Los impactos derivados del proyecto sobre la geología y geomorfología son consecuencia de la modificación de la morfología natural del terreno, así como los debidos a la inestabilidad y erosionabilidad de los taludes resultantes y, a los préstamos y vertederos.

El volumen estimado de movimiento de tierras necesario para la ejecución del proyecto es de 1.403.651,4 m<sup>3</sup> de excavaciones (220.996,5 m<sup>3</sup> de tierra vegetal, 111.830,7 m<sup>3</sup> de desbroce, 882.383,4 m<sup>3</sup> de desmonte y 189.441,5 m<sup>3</sup> de saneo) y 778.106,7 m<sup>3</sup> de material necesario (584.874,1 m<sup>3</sup> de suelo tolerable y 193.232,6 m<sup>3</sup> de pedraplén).

De acuerdo con el balance de tierras incluido en el EsIA se necesitan unos 472.355,3 m<sup>3</sup> de préstamo para las diferentes capas y 193.232,6 m<sup>3</sup> de cantera. En cuanto al material sobrante, se calculan 345.936,2 m<sup>3</sup> de excedentes que será necesario llevar a vertedero.

Las principales medidas para la protección de la geología y de la geomorfología incluidas en el EsIA son la correcta selección de las zonas de obtención de materiales y vertederos, la correcta gestión de la tierra vegetal, el jalonamiento y la integración paisajística de las superficies resultantes.

El informe del Instituto Geológico y Minero de España indica que, con los datos disponibles en la actualidad, el proyecto no afecta ningún Lugar de Interés Geológico.

##### B.2 Suelo:

Debido al aprovechamiento de la plataforma actual de la autovía, se ocuparán únicamente 29 ha de suelo agrícola de forma permanente. Por otra parte, en las zonas de préstamo-vertedero (PV1, PV2 y PV4) se ocuparán un máximo de 41,7 ha, si bien esta ocupación es temporal y los suelos serán restaurados, recuperándose el uso anterior a las obras.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos son: minimización de la superficie de ocupación, delimitación de los perímetros de obra mediante jalonamiento temporal y cerramientos rígidos en las zonas de mayor valor ambiental y gestión adecuada de la tierra vegetal.

### B.3 Agua:

Las principales afecciones que el proyecto puede ocasionar sobre la hidrología son la alteración de la calidad de las aguas, durante la fase de construcción, y el efecto barrera y el incremento del riesgo de inundación, durante la fase de explotación.

La red hidrográfica principal está formada por el río Pisuerga. A lo largo del trazado se interceptan varios arroyos: arroyo de Valdeazadas, arroyo del Prado (1), arroyo de Fuentelape del Pontón, arroyo del Prado (2), arroyo de San Pedro, arroyo Parráez, arroyo del Prado (3) o de Santa Cruz y arroyo de Pozo Moza. También es destacable la presencia del Canal de Castilla que discurre en paralelo al trazado, y muy cercano en algunos tramos.

Desde un punto de vista hidrogeológico el área de estudio se enmarca en un tramo del curso bajo del río Pisuerga, entre la confluencia con el río Arlanzón, y su entrada a la población de Valladolid, Acuífero 022.020 «Aluviales del Pisuerga-Arlanzón».

Actualmente la insuficiencia de la capacidad de desagüe de las obras de drenaje transversal existentes junto con la situación de la rasante al mismo nivel que el terreno colindante, en casi la totalidad del trazado, generan un efecto presa que provoca inundaciones frecuentes. Las 43 nuevas obras de drenaje transversal proyectadas generaran un impacto positivo eliminando el efecto presa existente actualmente aunque, tal y como detalla el promotor en el EsIA, al ser un proyecto de adecuación y mejora de una autovía existente, es difícil cumplir los criterios hidráulicos actuales.

Por otra parte, hay que destacar, que dos de estas obras de drenaje transversal, las situadas en los pp. kk. 103+933 y 115+726, atravesarán el Canal de Castilla y el ferrocarril mediante una hinca que pasará a 4 m de profundidad del vaso del Canal de Castilla. Por lo que, en estas zonas, además del posible impacto por arrastres de tierra derivados de la excavación a cielo abierto del tramo final del drenaje, existe el riesgo de vertido de los lodos y aguas de achique generados durante la ejecución de la hinca.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero considera que «los caudales estimados son razonablemente aceptables, encontrándose dentro del rango de validez para las condiciones teóricas propuestas y de acuerdo a las hipótesis y limitaciones propias de la metodología empleada en el análisis». También considera que, «tal y como se especifica en el proyecto, varias de las obras de drenaje transversal existentes en la Autovía A-62 presentan una sección insuficiente para desaguar el caudal de diseño (Q100), no obstante, y dado que la solución adoptada se basa en el apartado 5.3.1 de la Norma 5.2 I.C. de Drenaje Superficial (Orden FOM/298/2016 de 15 de febrero), se considera que las mismas son razonablemente aceptables».

El Canal de Castilla, infraestructura declarada Bien de Interés Cultural (BIC), ha sido uno de los principales condicionantes al diseño del proyecto. Las actuaciones se han proyectado de forma que se minimice su afección:

- En los tramos más próximos a este elemento, las ampliaciones de la plataforma se han realizado hacia la mediana, sin ocupar en ningún caso nuevas superficies del BIC.
- No se realizan nuevos puentes sobre el Canal de Castilla. Las actuaciones sobre los enlaces y vías de servicio que afectan a pasos sobre el mismo entroncan en los viales existentes antes del punto de cruce.
- El enlace situado en el p. k. 112+145 quedará anulado. Con la supresión de este enlace se consigue que el puente sobre el Canal deje de tener tráfico de paso.
- Para la reposición de la N-620a, el acuerdo con la calzada existente se resuelve mediante muro en el margen este, evitando de este modo la ocupación de nuevos terrenos del BIC.

- Según las exigencias de la Confederación Hidrográfica del Duero, no se realizan nuevos vertidos del drenaje al Canal de Castilla.
- Las obras de drenaje que vierten al Pisuerga (103+933 y 115+726) cruzarán el Canal mediante hinca a una profundidad de 4 m respecto del lecho del mismo, según los criterios de la Confederación Hidrográfica del Duero.
- La arqueta de salida de la ODT 113+260 tiene su punto de desagüe en un lateral del Canal. Para su construcción se afectará puntualmente al talud exterior de la mota derecha, sin afectar en ningún caso al interior del mismo.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero, en relación al Canal de Castilla, recoge las consideraciones anteriores e informa que el proyecto es compatible con dicha infraestructura hidráulica siempre y cuando se tenga en cuenta lo indicado en dicho informe.

Como medidas de protección de la hidrología, el proyecto contempla, entre otras, la colocación de barreras de retención de sedimentos, el adecuado mantenimiento de la maquinaria, la adecuación de los parques de maquinaria, la impermeabilización de zonas de instalaciones auxiliares, la instalación de puntos de limpieza de canaletas hormigoneras, la ejecución de manera sucesiva de los drenajes multicelulares previstos, desviando el caudal por uno de los tubos antes de excavar el siguiente, de manera que nunca fluya por terrenos desnudos y, en las hincas bajo el Canal de Castilla, los lodos y achiques serán tratados mediante balsas de decantación o similar antes de su vertido al cauce (en todo caso, esta actuación deberá ser autorizada expresamente por la Confederación Hidrográfica del Duero, debiendo cumplirse los límites de vertido y demás prescripciones que imponga este organismo).

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero, además de considerar aceptables los estudios hidrológicos e hidráulicos realizados y compatible el proyecto con el Canal de Castilla, tal y como se he destacado anteriormente, incluye consideraciones generales en relación a la necesidad de solicitar diversas autorizaciones, a las captaciones de aguas públicas, a la disposición de barreras de retención de sedimentos, a las zonas de vertedero y acopio de materiales, a los vertidos accidentales, a las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, a las aguas residuales, etc. El promotor, en su respuesta a dicho informe, afirma que todas estas consideraciones se recogerán en el proyecto de construcción para que sean tenidas en cuenta por parte de la constructora durante la ejecución de las obras.

#### B.4 Calidad del aire:

Durante la realización de las obras es previsible que el movimiento de tierras y la circulación de la maquinaria pesada produzcan emisiones a la atmósfera, principalmente de partículas y polvo, especialmente cuando se desarrollen en suelos no pavimentados. En menor medida, la maquinaria y vehículos de obra emitirán gases a atmósfera producto de la combustión y funcionamiento de sus motores.

Los niveles de tráfico no se verán alterados significativamente por lo que las emisiones de gases de efecto invernadero serán similares a las actuales.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: riegos, tapado de las cajas de los camiones que transporten tierras, control de la velocidad, instalación de zonas de lavado de ruedas y diseño de las áreas de instalaciones auxiliares de modo que se reduzca la formación de barro.

#### B.5 Calidad acústica:

Durante las obras es previsible un aumento de ruido asociado a la maquinaria de obra y al desarrollo de las obras más ruidosas (excavaciones, movimientos de tierra y conformación de capas de rodadura y aglomerado).

Como medidas protectoras el EsIA propone medidas generales de mantenimiento y utilización de la maquinaria (mantenimiento correcto de la maquinaria, empleo de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, limitación de la velocidad, limitación

horaria, etc.) y la instalación de pantallas acústicas de obra de al menos 2,5 m de altura en las zonas de obra ubicadas a menos de 100 m de alguna vivienda o edificio sensible.

El EsIA incluye un estudio acústico para la fase de explotación, no obstante desde este órgano ambiental mediante escrito de fecha 29 de septiembre de 2021, se requiere al promotor para que utilice las metodologías vigentes (Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental) y proponga medidas alternativas y/o complementarias a las pantallas acústicas de elevada altura (6 metros) propuestas en el estudio acústico incluido en el EsIA.

En febrero de 2022 el promotor aporta un nuevo estudio acústico (utilizando las metodologías vigentes) del que se extraen las siguientes conclusiones:

Para valorar el impacto del proyecto es necesario comparar los niveles sonoros con y sin proyecto en aquellos edificios que superan los objetivos de calidad acústica (OCA) en alguno de los dos casos. De esta comparación se deduce un impacto negativo (aumento de los niveles sonoros para algún descriptor) en 3 edificios, y un impacto positivo (reducción de los niveles sonoros) en 30 casos. Las diferencias no obstante son muy reducidas, generalmente en el orden de +/- 1 dB(A), salvo en dos viviendas que verían incrementados sus niveles en 7 y 3 dBA y otras dos que los reducirían en 2 dBA.

La siguiente tabla resume el número de impactos positivos, negativos y neutros, distribuidos según el uso del edificio. La primera y última fila muestran respectivamente los edificios que incumplen los OCA sin proyecto y que llegan a cumplirlos con el proyecto y los nuevos incumplimientos de OCA que se producen como consecuencia del proyecto.

| Impacto acústico. Comparación Situación actual y con proyecto<br>Situación edificios que superan OCA (todas las fuentes) en alguna alternativa |          |             |           |       |
|--|----------|-------------|-----------|-------|
| Núm. impactos  | Usos     |             |           |       |
|  | Cultural | Residencial | Hospedaje | Total |
| Positivos que llegan a cumplir OCA.  | 0        | 6           | 0         | 6     |
| Total positivos.   | 0        | 29          | 1         | 30    |
| Nulos.   | 1        | 58          | 0         | 59    |
| Total negativos.   | 0        | 3           | 0         | 3     |
| Negativos (con proyecto) suponen nuevos incumplimientos OCA.   | 0        | 2           | 0         | 2     |

En lo que se refiere a la ZEPA, la ampliación de las plataformas hacia la margen opuesta provoca una ligerísima reducción de los niveles sonoros, que se manifiesta en la superficie afectada por los niveles más elevados. Por lo tanto, el impacto global es de signo positivo, pero de escasa magnitud.

| ZEPA «Riberas del Pisuega». Todas las fuentes. |                        |                   |                        |                   |
|--|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| Superación OCA<br>(45 dB(A) Ln)                | Situación sin proyecto |                   | Situación con proyecto |                   |
|  | Superficie (Ha)        | % superficie ZEPA | Superficie (Ha)        | % superficie ZEPA |
| >0 dB(A)                                       | 80,1                   | 15,0              | 80,2                   | 15,0              |
| >5 dB(A)                                       | 22,6                   | 4,2               | 22,2                   | 4,1               |
| >10 dB(A)                                      | 2,6                    | 0,5               | 2,5                    | 0,5               |

Para el diseño de las medidas correctoras el promotor tiene la voluntad de corregir todas las superaciones de los OCA relacionadas con la infraestructura sobre la que se actúa, tanto las que se producen o empeoran como consecuencia del proyecto como las que ya se producen con la configuración actual de la autovía. De este modo, se incluyen también dentro del proyecto las actuaciones de corrección acústica que la normativa contempla en el marco de los Planes de Acción. Complementariamente también hay que destacar que el proyecto contempla la expropiación de 25 edificios, 7 de ellos residenciales.

En base a lo anterior el promotor plantea medidas correctoras en el entorno de la ZEPA «Riberas del Pisuerga» y en el entorno de los edificios residenciales donde el proyecto causa que se superen los OCA, excepto en el entorno del «Hostal Restaurante Paco» ya que se trata de un establecimiento asociado a la autovía en el que el promotor considera que es más importante para el negocio la visibilidad desde la autovía que el confort acústico y además se trata de un local moderno y bien aislado frente al ruido. En la siguiente tabla se detallan las pantallas propuestas por el promotor.

| Código   | Margen     | P. K. inicial | P. K. final | Longitud (m) | Altura (m) | Superficie (m <sup>2</sup> ) |
|----------|------------|---------------|-------------|--------------|------------|------------------------------|
| PP_MD_01 | Derecha.   | 102+690       | 102+870     | 175          | 4          | 700                          |
| PP_MD_02 | Derecha.   | 103+230       | 103+860     | 632          | 4          | 2.529                        |
| PP_MD_03 | Derecha.   | 113+600       | 113+780     | 173          | 2          | 347                          |
| PP_MD_04 | Derecha.   | 114+250       | 114+390     | 146          | 5          | 730                          |
| PP_MD_05 | Derecha.   | 115+380       | 115+450     | 82           | 3          | 245                          |
| PP_MD_06 | Derecha.   | 115+500       | 115+530     | 34           | 3          | 103                          |
| PP_MD_07 | Derecha.   | 116+900       | 116+930     | 36           | 3          | 108                          |
| PP_MD_08 | Derecha.   | 116+940       | 117+000     | 62           | 5          | 310                          |
| PP_MD_09 | Derecha.   | 117+010       | 117+080     | 86           | 3          | 258                          |
| PP_MI_01 | Izquierda. | 102+770       | 103+020     | 250          | 3          | 750                          |
| PP_MI_02 | Izquierda. | 103+910       | 104+940     | 1.030        | 3          | 3.090                        |
| PP_MI_03 | Izquierda. | 105+940       | 106+060     | 120          | 2          | 240                          |
| PP_MI_04 | Izquierda. | 109+910       | 110+040     | 137          | 3          | 412                          |
| PP_MI_05 | Izquierda. | 114+370       | 114+480     | 111          | 2          | 222                          |
| PP_MI_06 | Izquierda. | 114+690       | 114+770     | 78           | 3          | 233                          |
| PP_MI_07 | Izquierda. | 115+770       | 115+990     | 214          | 3          | 641                          |
| TOTAL    |            |               |             | 3.367        |            | 10.920                       |

Con estas medidas se consigue que no se superen los OCA en dichas edificaciones residenciales y, en lo que se refiere a la ZEPA, se producirá una importante reducción de las superficies sometidas a niveles superiores a los OCA, que se hace especialmente



patente en los rangos más elevados, al desaparecer prácticamente la superficie con superaciones por encima de 10 dB.

| ZEPA «Riberas del Pisuerga». Situación con pantallas (2041). Todas las fuentes. |                        |                      |
|---|------------------------|----------------------|
| Superación OCA<br>(45 dB(A) Ln)   | Situación con proyecto |                      |
|   | Superficie (Ha)        | % superficie<br>ZEPA |
| >0 dB(A)  | 61,7                   | 11,5                 |
| >5 dB(A)  | 13,0                   | 2,4                  |
| >10 dB(A)   | 1,5                    | 0,3                  |

En cualquier caso, durante la redacción del Proyecto de Construcción se elaborará un estudio acústico de detalle en el que se determinará con precisión los lugares en los que será necesario disponer medidas correctoras.

La alegación de La Granja Escuela «La Era del Rey» considera que en el estudio acústico incluido en el proyecto no se han asignado correctamente los usos reales de la granja: docente, residencial y hospedaje. En respuesta a dicha alegación el promotor se compromete a revisar la asignación de usos en el estudio acústico de detalle que se elabore en fase de proyecto de construcción y, en función de los resultados que se obtengan, analizar la conveniencia de las pantallas acústicas solicitadas entre el p. k. 101+350 y el p. k. 101+600.

#### B.6 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

Las nuevas superficies ocupadas por el proyecto son generalmente zonas de cultivo de escaso interés ecológico. No obstante, se producen afecciones puntuales a masas de vegetación de interés:

– La obra de drenaje transversal (ODT) 103+933 cruzará la autovía, el Canal de Castilla y el ferrocarril mediante una hinca, para desaguar al río Pisuerga. Las obras se introducirán puntualmente en el espacio delimitado como ZEC/ZEPA, pero no afectarán a ningún HIC, sino únicamente a un talud herboso con alguna zarza (*Rubus ulmifolius*) y liana (*Calystegia sepium*). No se afectará a ningún pie arbóreo.

– La ODT 113+260 tiene su punto de desagüe en un lateral del Canal. Para la construcción de la arqueta de salida se afectará puntualmente al talud exterior de la mota derecha del Canal, eliminando un ejemplar aislado de chopo (*Populus nigra*).

– Hacia el p. k. 114+500, el trazado de la vía de servicio derecha y la reposición de una estación de bombeo del abastecimiento de Cigales ocupan una tesela del HIC, hábitat no prioritario 4090 (Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga) más hábitat prioritario 6220 (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*), cuyo estado en la banda afectada es bastante degradado. El proyecto, en esta zona, elimina 320 m<sup>2</sup> de una tesela cuya superficie total es de 11.400 m<sup>2</sup> (3% de la superficie), y que a su vez se encuentra desconectada de otros HIC.

– En el p. k. 114+550 la construcción de la vía de servicio, la ampliación de la autovía y la ODT 114+514 afectan a una mancha de 1.100 m<sup>2</sup> de bosque de ribera en el arroyo del Prado o Santa Cruz. Se trata de una mancha aislada entre la A-62 y la actual vía de servicio, que se encuentra muy encajonado y alterado por la presencia de especies exóticas.

– La ODT 115+726 cruzará la autovía, el Canal de Castilla y el ferrocarril mediante una hinca, para desaguar al río Pisuerga, aguas abajo del espacio delimitado como ZEC/ZEPA. La salida del drenaje afecta a una chopera (*Populus nigra*) no clasificada como HIC. La ocupación de la arqueta será de unos 10 m de longitud, afectando a unos 160 m<sup>2</sup> de bosque de ribera. No obstante, para su construcción será

necesario ocupar una franja de unos 10 m a cada lado (30 m en total), afectando a unos 900 m<sup>2</sup> de bosque de ribera en total.

En resumen, la obra, a pesar de su magnitud, únicamente afecta a comunidades vegetales de interés en tres puntos, incluyendo 320 m<sup>2</sup> de superficie clasificada como HIC y unos 2.000 m<sup>2</sup> de bosques de ribera no clasificados como HIC en el arroyo del Prado o Santa Cruz y en el río Pisuerga, fuera de la ZEC/ZEPA. No obstante, la formación más sensible afectada, el bosque de ribera del Pisuerga, se recuperará prácticamente en su totalidad concluidas las obras, a excepción de los 160 m<sup>2</sup> ocupados por la arqueta.

Las principales medidas de protección de la vegetación incluidas en el EslA son: minimización de las superficies de ocupación, restricción del desbroce y protección del arbolado, medidas destinadas a minimizar la propagación de especies invasoras y su erradicación y restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto, incluyendo las superficies de taludes, las zonas interiores de los enlaces, las zonas de ocupación temporal, los préstamos y vertederos y los tramos de vía que queden en desuso.

Las medidas de restauración incluirán:

- La demolición de los tramos de vía en desuso.
- La descompactación de las zonas de ocupación temporal.
- El extendido de tierra vegetal previamente acopiada.
- Siembras y/o hidrosiembras de especies autóctonas.
- Plantación de un cortejo de especies vegetales presentes en el entorno de proyecto que tengan unas reducidas necesidades hídricas y acordes con el hábitat restaurado.
- Plantación específica de vegetación de ribera en las zonas afectadas en el río Pisuerga (salidas de las ODT 103+933 y ODT 115+726) y en el arroyo del Prado o Santa Cruz (p. k. 114+500).
- Integración visual de las pantallas acústicas colindantes con el Canal de Castilla.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León (DGPNyPF) indica que en el ámbito de afectación del proyecto no presenta coincidencia geográfica o colindancia con especies del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, ni con ejemplares incluidos en el Catálogo Regional de Árboles Notables, ni con Zonas Húmedas Catalogadas. Por otra parte, indica que el Material Forestal de Reproducción a emplear en la restauración vegetal habrá de cumplir lo establecido en el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León, y su procedencia debe estar conforme con el Catálogo de Material Forestal de Reproducción vigente que los delimita y determina.

#### B.7 Fauna:

Los principales efectos del proyecto sobre la fauna durante la ejecución de las obras son la alteración o eliminación de los hábitats faunísticos, las molestias a la fauna y el incremento de la mortalidad.

La pérdida del hábitat de campiña resulta poco significativa en relación a las grandes extensiones de las campiñas de la Tierra de Campos (afectaría a 29 ha de cultivos, 4 de matorral y un máximo de 41,7 ha de cultivos en los PV1, PV2 y PV4). Los hábitats afectados presentan un interés ecológico menor debido la existencia de la autovía actual y a la presencia de actividades humanas. Además, el promotor destaca que no resulta previsible la presencia de zonas de cría de aves esteparias en la zona de estudio, y la reducción del área de campeo de dos de las especies objetivo de la ZEPA, milano negro (*Milvus migrans*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*) resulta irrelevante.

En cuanto a los hábitats de ribera, se ven afectados puntualmente tres zonas muy localizadas, afectando unos 2.000 m<sup>2</sup> en zonas no clasificadas como HIC por su deficiente estado de conservación y fuera de la ZEC/ZEPA, aunque podrían acoger a sus

especies objetivo: desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*), nutria (*Lutra lutra*), murciélago ratonero gris (*Myotis escalerai*) y milano negro (*Milvus migrans*).

El promotor afirma que resulta muy poco probable que el desmán y la nutria se encuentren presentes en el arroyo del Prado o Santa Cruz, dada la escasa sección de los drenajes que comunican con el río Pisuerga. Sí podrían estar presentes en la zona afectada por la salida de la ODT 115+726, ubicada en un tramo de río no protegido pero que forma parte del corredor entre las ZEC «Río Pisuerga y afluentes» y «Río Duero y afluentes».

Por su parte, el murciélago ratonero y el milano negro se encuentra asociados al arbolado, por lo que podrían estar presentes en ambos lugares. No obstante, las zonas de cría de estas especies se ubicarán muy probablemente en otros tramos más tranquilos del río, dentro del entorno protegido y ocupando masas boscosas mejor conservadas y alejadas de grandes infraestructuras como la A-62. En todo caso, los puntos de nidificación y cría cambian de un año para otro, por lo que no es posible determinar a priori las especies que pueden criar en las zonas afectadas. Por ello, el promotor considera fundamental evaluar este aspecto inmediatamente antes de iniciar las obras mediante una prospección faunística previa, y establecer en su caso las medidas necesarias.

Durante la fase de explotación las principales afecciones sobre la fauna serán el efecto barrera, el riesgo de atropellos y las molestias por el ruido del tráfico.

Las estructuras existentes actualmente en la A-62, incumplen los requisitos de dimensiones y densidad indicados en el documento de referencia «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (MAGRAMA, 2015)». La autovía presenta en la actualidad un efecto barrera muy marcado, no cuenta con ningún punto de paso realmente adecuado, ni siquiera para pequeños vertebrados, pero incluso si se contabilizan los de menor capacidad, la densidad de pasos queda muy alejada de los estándares actuales. De los dos corredores faunísticos principales identificados en el EslA que cruzan la A-62, arroyo Parrárez y arroyo del Prado o Santa Cruz, actualmente uno queda totalmente interrumpido por la autovía y el otro cuenta con un paso poco adecuado.

La mejora de capacidad y funcionalidad de la autovía A-62 ha previsto el manteniendo de la rasante actual con modificaciones de cota mínimas, con el objetivo de minimizar el movimiento de tierras y facilitar las obras de ampliación manteniendo la autovía en servicio. Esto ha obligado a que los nuevos diseños de obras de drenaje transversal en estas zonas tengan que proyectarse con soluciones análogas a las ya existentes, pero con sección y capacidad hidráulica acorde con la Orden FOM/298/2016. Por esta razón, y con el fin de minimizar la magnitud de los rebajes de las embocaduras de las obras respecto al terreno, en muchos casos ha sido necesario adoptar uno o varios tubos de hormigón de 1.800 mm de diámetro en batería (sección mínima adoptada en nuevas obras de drenaje transversal del tronco de la autovía A-62).

Se analizan a continuación las estructuras planteadas en el proyecto susceptibles de favorecer la permeabilidad faunística, tanto obras de drenaje transversal como pasos inferiores y superiores. Se han tenido en consideración aquellas obras de drenaje transversal con diámetro de 1.800 mm que, a pesar de no cumplir las dimensiones mínimas requeridas, el promotor considera que podrían ser utilizadas en ausencia de pasos más adecuados, y cuentan con pasos laterales que facilitan el paso de pequeños vertebrados en caso de que el tubo se encuentre inundado.

| Paso           | Dimensiones       | Tipo de fauna          | Observaciones                             |
|----------------|-------------------|------------------------|---|
| O.D.T. 98+130  | 5 tubos Ø1.800 mm | Pequeños vertebrados*. | Asociado al cauce arroyo de Valdeazadas.  |
| O.D.T. 99+400  | Marco 3 x 2 m     | Pequeños vertebrados.  |   |
| O.D.T. 100+675 | 6 tubos Ø1.800 mm | Pequeños vertebrados*. | Asociado al cauce del arroyo del Prado 1. |
| O.D.T. 101+168 | 1 tubo Ø1.800 mm  | Pequeños vertebrados*. |   |
| O.D.T. 105+117 | 8 tubos Ø1.800 mm | Pequeños vertebrados*. |   |

\* Pasos que no cumplen los estándares pero que podrían llegar a ser utilizados por el grupo faunístico de referencia.

| Paso           | Dimensiones                             | Tipo de fauna          | Observaciones   |
|----------------|---|------------------------|---|
| O.D.T. 106+200 | 1 tubo Ø1.800 mm                        | Pequeños vertebrados*. |   |
| O.D.T. 106+800 | 1 tubo Ø1.800 mm                        | Pequeños vertebrados*. |   |
| O.D.T. 107+051 | 1 tubo Ø1.800 mm                        | Pequeños vertebrados*. |   |
| P.S. 107+830   | A=12 m; L=46 m; A/L=0,26                | Grandes mamíferos*.    | Se dispondrán dos bandas laterales de 2,1 m de ancho, cubiertas con sustrato natural y plantadas con herbáceas. Se instalarán pantallas opacas en los márgenes laterales de la estructura de altura mínima 2 m. |
| O.D.T. 108+150 | 1 tubo Ø1.800 mm                        | Pequeños vertebrados*. |   |
| O.D.T. 108+660 | 1 tubo Ø1.800 mm                        | Pequeños vertebrados*. |   |
| P.S. 112+140   | A=9,50 m; L=62,7 m; A/L=0,15            | Grandes mamíferos*.    | Estructura existente. Se instalarán pantallas opacas en los márgenes laterales de 2 m.  |
| O.D.T. 112+431 | 8 tubos de Ø1.800 mm                    | Pequeños vertebrados*. | Asociado al cauce del arroyo Parráez.   |
| O.D.T. 114+513 | Marco 7 x 3,5 m<br>Índice apertura 0,17 | Grandes mamíferos*.    | Asociado al cauce del arroyo del Prado o Santa Cruz.  |
| O.D.T. 118+539 | Marco 4 x 3 m                           | Pequeños vertebrados.  | Asociado al cauce del arroyo de Pozo Moza.  |
| P.I. 118+670   | 9 x 4,50 m<br>Índice apertura 0,8       | Grandes mamíferos*.    | Estructura existente. Cumple medidas. No sustrato natural.  |
| O.D.T. 119+179 | Marco 2 x 2 m                           | Pequeños vertebrados.  |   |

\* Pasos que no cumplen los estándares pero que podrían llegar a ser utilizados por el grupo faunístico de referencia.

Para grandes mamíferos, si bien sigue sin plantearse ningún paso conforme a los estándares mínimos, existe un total de 4 pasos que podrían ser utilizados, distribuidos de forma más o menos regular, lo que significaría un paso cada 5 Km.

En cuanto a pasos para pequeños vertebrados, se localiza un total de 17 pasos (un paso/1,3 Km) que podrían ser utilizados, si bien sólo 4 de ellos cumplen estrictamente los estándares (1 paso/5,4 Km). Esto supone una mejora sustancial respecto de la situación actual, donde sólo hay 5 pasos posibles (uno por cada 4,3 Km), y ninguno de ellos cumple los estándares recomendados.

En cuanto a los corredores faunísticos, el arroyo Parráez, cruzará la A-62 través de un conjunto de 8 tubos de 1.800 mm con pasos laterales, cuando actualmente lo hace a través de un conjunto de estructuras no adaptadas y con un diámetro mínimo de 1 m. Por lo tanto, aunque no llega a cumplir las dimensiones mínimas, mejorará de forma sustancial su capacidad.

Por su parte, en el arroyo del Prado o Santa Cruz atraviesa la A-62 con un marco de 7x3,5 m con pasarelas laterales, que cumple sobradamente las dimensiones para pequeños vertebrados, y podría llegar a ser utilizado por grandes vertebrados ya que, aunque no cumple con el índice de apertura, si alcanza las dimensiones mínimas.

En conclusión, en relación con la permeabilidad para la fauna, el promotor considera que, a pesar de que el proyecto queda fuera de los estándares aplicables a nuevas infraestructuras, supone una mejora sustancial respecto a la situación actual. El informe de la DGPNyPF recoge expresamente esta circunstancia y no incluye ninguna condición ni recomendación al respecto.

La ampliación de la autovía no supone ningún cambio relevante de cara al riesgo de atropellos, ya que el tráfico de la carretera no se ve alterado. No obstante, el proyecto mejora las condiciones del vallado, elimina puntos de acceso a la autovía y amplía los drenajes, mejorando su funcionalidad como paso de fauna, por lo que es previsible que este riesgo disminuya.

De acuerdo con el estudio de ruido incluido en el EsIA actualmente el 15,0% de la ZEC/ZEPA a su paso por el tramo de estudio, se encuentra afectada por niveles sonoros superiores a los objetivos de calidad acústica aplicable (45 dB(A) Ln). El proyecto

provoca un mínimo aumento de la superficie en la que se superan los objetivos de calidad acústica, estimado en 0,1 ha, por lo que se mantiene el 15,0%.

Las principales medidas para la protección de la fauna incluidas en el EsIA son: en las zonas próximas a las salidas de las ODT 103+933 y ODT 115+726 al río Pisuerga y al arroyo del Prado o Santa Cruz (p. k. 114+500) se realizará una prospección faunística previa y se evitará realizar trabajos en el periodo que va del ocaso al amanecer, jalonamiento y control estricto de la ocupación de las superficies de afección de la obra, siempre que sea posible las ODT serán adaptadas al paso de fauna, vallado perimetral cinagético y de luz progresiva, instalación de rampas de escape para la fauna, especialmente en los tramos en los que se ha detectado un mayor riesgo de accidentes (pp. kk. 98-99, 102-103, 106-107 y 112-115) y disposición de pantallas acústicas en las proximidades de la ZEC/ZEPA.

#### B.8. Espacios naturales protegidos:

En el ámbito del proyecto se encuentra la ZEC «Riberas del Río Pisuerga y Afluentes» (ES4140082) y la ZEPA «Riberas del Pisuerga» (ES0000220), espacios parcialmente coincidentes, si bien, en la zona más próxima al trazado (en el entorno del p. k. 104+000), la ZEPA se extiende más allá del ZEC, en una zona de regadío en Cubillas de Santa Marta.

La única afección directa a la ZEC/ZEPA es puntual. La ODT 103+933 cruzará la autovía, el Canal de Castilla y el ferrocarril mediante una hinca, para desaguar al río Pisuerga. Las obras se introducirán puntualmente en el espacio delimitado como ZEC/ZEPA, pero no afectarán a ningún hábitat de interés comunitario, sino únicamente a un talud herboso con alguna zarza (*Rubus ulmifolius*) y liana (*Calystegia sepium*). En términos cuantitativos se trata de una ocupación poco significativa, pues temporalmente serán ocupados 762 m<sup>2</sup>, y de forma permanente 95 m<sup>2</sup>, frente a las 1.746 hectáreas que ocupa la ZEC, y 625 hectáreas de la ZEPA. Cabe destacar que no se produce ninguna afección a los hábitats objetivo del ZEC, ni dentro ni fuera del mismo.

El informe de la DGPNyPF concluye que las actuaciones proyectadas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, no causarán perjuicio a la integridad de los lugares incluidos en Red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas en dicho informe, así como las medidas preventivas y correctoras recogidas en el EsIA, por ser éstas también imprescindibles para evitar su afección.

El informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid concluye, que las actuaciones previstas en el expediente no tendrán efectos negativos apreciables sobre los elementos del medio natural, y, en particular sobre los terrenos que forman parte de la Red Natura 2000.

#### B.9 Paisaje:

La ampliación de la infraestructura no supondrá nuevas intrusiones visuales, al actuar sobre una autovía existente. Por lo tanto, el promotor considera que, dado que la ampliación se produce sobre una unidad visual profundamente transformada y sin ofrecer nuevos elementos que sean impactantes visualmente, las repercusiones paisajísticas de la nueva infraestructura serán escasas, tanto durante la obra como en la posterior explotación.

La generación de préstamos y vertederos puede tener un impacto paisajístico debido a su localización en áreas de cierto relieve, poco alteradas y con mayor visibilidad. Este impacto se ha minimizado de entrada al aprovechar enclaves de bajo interés ambiental y paisajístico, ocupados íntegramente por cultivos. Además, se han propuesto las mismas zonas como préstamo y vertedero, asegurando su correcta restauración.

#### B.10 Patrimonio cultural, montes de utilidad pública y vías pecuarias:

El Bien de Interés Cultural (BIC) Canal de Castilla ha sido uno de los principales condicionantes al diseño del proyecto. El área de amojonamiento del BIC se encuentra muy próxima a la autovía existente, llegando a invadir la plataforma en algunos puntos, por lo que resulta inevitable su ocupación. Las actuaciones se han proyectado de forma que se minimiza su afección, tal y como se describe en el apartado B.3 de la presente resolución.

Durante la redacción del EsIA se ha llevado a cabo una prospección arqueológica del trazado completo de la adecuación de la autovía, añadiendo una banda de seguridad de 100 metros, tanto al este como al oeste de la actual A-62, así como de la propuesta inicial de 8 posibles zonas de préstamo: 1, 2, 3, 4, 5.1, 5.2, 6 y 7 (esta propuesta inicial difiere de la finalmente incluida en el EsIA como ya se ha detallado). La Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León recibió de conformidad el informe de dicha prospección en la sesión de febrero de 2019.

Dentro de la banda de prospección de la traza se localizaron cuatro yacimientos en sus proximidades, para los que se concluye que no se verán afectados por el proyecto.

- Las Ventas, localizado durante la prospección a 70 metros al oeste del p. k. 104+260.
- Santa Cruz, a 40 metros al oeste del p. k. 113+900.
- Sopeña, a 75 metros por el oeste del p. k. 114+660.
- Dehesa de los Santos II, localizado durante la prospección a 65 metros al este del p. k. 103+440.

En lo referente a la propuesta inicial de préstamos (anterior a la incluida en el EsIA), el informe arqueológico identificó dos afecciones. El yacimiento Fuente de Villavelasco se localiza en el límite noreste del «Posible préstamo 4». Por otra parte, el «Posible préstamo 5» se dividía en dos sectores (5.1 y 5.2). El yacimiento Santa Cruz III se encuentra localizado en el extremo suroeste del «Posible préstamo 5.2». En la propuesta final del EsIA el «Posible préstamo 4» fue eliminado, el «Posible préstamo 5.1» paso a denominarse PV4 y el «Posible préstamo 5.2» fue reducido para mantener una distancia superior a 300 m con respecto al yacimiento «Santa Cruz III» y paso a denominarse PV 5. Una vez realizados estos ajustes en la propuesta de préstamos/vertederos, el proyecto no afecta a ningún yacimiento arqueológico conocido.

Las principales medidas previstas en el EsIA son el control y seguimiento arqueológico de las labores de desbroce y movimiento de tierras y, en caso de hallazgos fortuitos, se paralizarán las obras y se pondrá esta circunstancia en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León para que ésta decida las medidas a adoptar.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León manifiesta que en el caso del Canal de Castilla y sus elementos asociados, las actuaciones deben ser objeto de autorización por parte del Ministerio de Cultura, al tratarse de un bien adscrito a la Confederación Hidrográfica del Duero (art. 6 b) de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Consultado dicho Ministerio, con fecha de 30 de marzo de 2021, se recibió la resolución firmada por la Directora General de Bellas Artes, autorizando el proyecto.

En el ámbito de estudio, directamente afectadas por el proyecto, se encuentran 4 vías pecuarias: una en la provincia de Palencia, la Cañada Real Leonesa y tres en la provincia de Valladolid, la Vereda denominada Cañada Leonesa 1, la Vereda del Camino Real de Cigales a Valladolid y la Cañada del Puente Mayor a la Raya de Fuensaldaña.

Durante la redacción del EsIA se consultó a los Servicios Territoriales de Medio Ambiente sobre la propuesta de reposición de las vías pecuarias afectadas. Sobre la primera de ellas, la situada en Palencia, se obtuvo informe favorable, mientras que para las situadas en Valladolid se obtuvo informe desfavorable. Por ello, en febrero de 2022 el promotor remitió al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid una nueva propuesta de modificación de trazado de las vías pecuarias de la que se obtuvo informe

favorable en noviembre de 2022. Este informe señala que, realizada la modificación de trazado de las vías pecuarias, el balance superficial calculado es favorable a las vías pecuarias, incrementándose la superficie actual en 0,5157 ha.

| Vía pecuaria  | Trazado actual | Nuevo trazado | Diferencia |
|---|----------------|---------------|------------|
| Vereda denominada Cañada Leonesa.<br>Vereda del Camino Real de Cigales a Valladolid.<br>Cañada del Puente Mayor a la Raya de Fuensaldaña. | 3,4901 ha      | 4,0058 ha     | 0,5157 ha  |

#### B.11 Población:

Los principales impactos sobre la población de este tipo de infraestructuras pueden ser positivos (mejora en la fluidez del tráfico y en la seguridad vial, incremento de puestos de trabajo, etc.) y negativos (afección acústica, disminución de la calidad del aire, afección a servidumbres y servicios, expropiaciones, modificación usos del suelo, etc.).

Tras el periodo de información pública, en vista de las alegaciones recibidas del Instituto Tecnológico Agrario de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla y León (relativas a la finca «Zamadueñas») y de algunas empresas y particulares, en relación con el valor agrícola de algunas parcelas, el promotor ha efectuado un análisis más detallado de las zonas de préstamo-vertedero propuestas en el proyecto. Del citado análisis se desprende que la mayor parte de las zonas PV1, PV2 y PV4 corresponden a terrenos de labor de secano, de menor valor agrícola que las zonas PV3, PV5 y PV6, que se desarrollan en zonas de regadío con utilización de infraestructuras de riego tipo pívot. En consecuencia, el promotor ha decidido utilizar únicamente como zonas de préstamo-vertedero PV1, PV2 y PV4.

En relación a las afecciones ocasionadas por la modificación de salidas, accesos, enlaces y vías de servicio derivadas de la ejecución del proyecto, en el periodo de información pública se han recibido diversas alegaciones tanto de ayuntamientos como de asociaciones, empresas y particulares, en las que plantean soluciones diferentes a las incluidas en el proyecto. El promotor, en respuesta a dichas alegaciones, o bien ha asumido las consideraciones incluidas en dichas alegaciones o ha justificado la imposibilidad de su cumplimiento.

El proyecto incluye la expropiación de una bodega perteneciente a la Compañía de Vinos Miguel Martín, SL, si bien dicha compañía considera, en la alegación presentada en el periodo de información pública, que las obras derivadas del proyecto pueden realizarse en otra ubicación en la que no se vea afectada la bodega. En vista a lo anterior, el promotor, en respuesta a dicha alegación se compromete, en fase de Proyecto de Construcción, a estudiar otras posibles alternativas al «Enlace de Valoria La Buena, Trigueros del Valle y Cubillas de Santa Marta» propuesto, seleccionando de entre todas las opciones, la solución de enlace más adecuada desde el punto de vista técnico, socioeconómico, ambiental, funcional y de seguridad vial, que dé cumplimiento a las normativas vigentes en materia de Trazado y Seguridad Vial.

Las principales medidas incluidas en el EsIA, además de las ya descritas para el ruido y la calidad del aire, son: elaboración del cronograma de obras teniendo en cuenta la mínima afección posible a las labores agrícolas de la zona, expropiaciones adecuadas y reposición de todos los servicios y servidumbres afectadas.

#### C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

El EsIA incluye un apartado en el que se analizan los efectos ambientales previsibles derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofe. En primer lugar, identifica todos los posibles riesgos y posteriormente desarrolla los que considera relevantes: inundaciones y transporte de mercancías peligrosas. Dicho apartado concluye identificando los principales impactos potenciales

derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes:

- Afecciones a las propiedades colindantes como consecuencia del efecto presa de la infraestructura.
- Afección a la calidad del hábitat fluvial del río Pisuegra como consecuencia de accidentes de tráfico en los que intervengan mercancías peligrosas, y en particular por vertidos.
- Daños a las personas y a las propiedades como consecuencia de accidentes de tráfico en los que intervengan mercancías peligrosas.

El proyecto contribuye a minimizar estos riesgos por la mejora del drenaje transversal y de la seguridad vial. Además, el aumento de capacidad de la autovía y la creación de vías de servicio mejorarán las condiciones de evacuación y acceso de los equipos de rescate en caso de que se produzca un accidente grave, facilitando incluso la evacuación de poblaciones en caso de una catástrofe o accidente grave que se produzca a lo largo del corredor viario.

La vulnerabilidad de la autovía una vez ejecutado el proyecto es baja para todos los riesgos identificados, excepto para el riesgo de vertidos asociados a accidentes de tráfico, que se considera media por la posible afección a las aguas del Canal de Castilla o del río Pisuegra. En todo caso, el proyecto reduce la vulnerabilidad de la A-62 ante accidentes graves o catástrofes.

El informe de la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León indica que, a nivel municipal, se presentan los siguientes riesgos:

- Riego de Inundaciones: Conforme al Plan de Protección Civil INUNCYL, «No tiene riesgo» en Trigueros del Valle y Cigales, «Bajo» en Cubillas de Santa Marta y Corcos del Valle, «Medio» en Dueñas, Cabezón de Pisuegra y Fuensaldaña y «Alto» en Valladolid.
- Riesgo de Incendios Forestales: Conforme al Plan de Protección Civil INFOCAL, Índice de Riesgo Local «Muy Bajo» en Cubillas de Santa Marta, Trigueros del Valle y Fuensaldaña, «Bajo» en Dueñas, Corcos del Valle, Cabezón de Pisuegra y Cigales y «Moderado» en Valladolid. Conforme al mismo plan, Índice de Peligrosidad «Bajo» en todos los municipios.
- Riesgo derivado del Transporte por Carretera y Ferrocarril de Sustancias Peligrosas: Conforme al Plan Especial de Protección Civil MPCyL, Riesgo de transporte de mercancías peligrosas por Carretera «Alto» en todos los municipios y, conforme al mismo plan especial, Riesgo de transporte de mercancías peligrosas por Ferrocarril «Alto» en todos los municipios excepto en Cigales y Fuensaldaña que «No ha sido delimitado»
- Riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan Sustancias Peligrosas: Dueñas podría verse afectada por el establecimiento «Fitotrans, S.A.» conforme a la Directiva Seveso.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente propuesta recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

#### D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas



preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El PVA abarcará tanto la fase de obra como la fase de explotación, y llevará a cabo tanto la verificación de los impactos previstos como el control de la eficacia de las medidas propuestas, incluyendo un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas y la emisión de informes periódicos. Su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar.

El EsIA recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superación de los umbrales. Algunos de los controles más importantes se señalan a continuación:

– Seguimiento de eficacia de los sistemas de contención de sustancias contaminantes a la atmósfera: presencia de polvo, presencia ostensible de polvo en la vegetación próxima a las obras, presencia de lonas o toldos en la maquinaria de transporte de tierras y materiales y tapado de acopios.

– Seguimiento de la afección a la calidad acústica: niveles sonoros registrados, mantenimiento de la maquinaria de obras públicas cumpliendo la legislación vigente en la materia de emisión de ruidos y vibraciones y pantallas realizadas frente a las previstas expresado como porcentaje.

– Seguimiento de eficacia de los sistemas de contención de sustancias contaminantes a los sistemas hídricos: se inspeccionarán los parques de maquinaria, lugares de almacenamiento o acopio temporal de sustancias peligrosas y las plantas de hormigonado, presencia de materiales en las proximidades de los cauces con riesgo de ser arrastrados, presencia de un sistema de desbaste en los lugares ocupados por instalaciones generadoras de aguas residuales, indicadores de calidad del agua mencionados por la legislación vigente en materia de vertidos y presencia de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión no gestionados.

– Control de la erosión del suelo: aparición de cárcavas, presencia de materiales sueltos, erosión, etc. y terreno laboreado según proyecto de restauración.

– Seguimiento de los sistemas de control de la afección a la flora y fauna: porcentaje de vegetación afectada por las obras en los diez metros exteriores y colindantes a la señalización, restricción de los desbroces y retirada de vegetación a los límites establecidos y control y seguimiento de que las actividades ruidosas se realizan fuera de los periodos de cría, celo y nidificación de las especies sensibles.

– Seguimiento de los sistemas de control de afección a la conectividad: comprobación de la eficacia de los pasos transversales, atropellos y/o presencia de animales en la carretera y número de pasos de fauna realizados y adecuados con respecto a los previstos para favorecer el uso de éstos por la fauna, dimensiones de los mismos.

– Seguimiento de ubicación y extensión de la ocupación temporal: estado del espacio interior a la banda de protección del jalonamiento.

– Seguimiento de la adecuación paisajística de la carretera: grado de arraigo y desarrollo aéreo de las especies (a) herbáceas, (b) arbustivas y (c) arbóreas según las características propias de cada especie; grado de arraigo y desarrollo aéreo de la siembra (tapiz herbáceo) en toda la superficie afectada a restaurar; espesor de tierra vegetal retirada en relación a la profundidad que puede considerarse con características de tierra vegetal a juicio de la Dirección Ambiental de Obra; altura de los acopios, presencia de otros materiales, circulación de maquinaria sobre la tierra vegetal, tiempo de permanencia de los acopios (siembra, abonados y riegos periódicos cuando la permanencia sea superior a seis meses) y presencia de plagas y enfermedades en los materiales forestales recibidos de vivero.

- Seguimiento del acondicionamiento de las infraestructuras existentes: viales interrumpidos como consecuencia de las obras.
- Seguimiento del control arqueológico de la obra: contenido de las superficies de excavación o relleno que hayan pasado el control arqueológico.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Mejora de Capacidad y Funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Dueñas-Cigales. pp. kk. 97,500 a 119,200», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos, se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto.

i) Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

3. Los residuos generados serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

## 1. Geomorfología, suelo, geodiversidad:

1. En la retirada y acopio de la capa fértil del suelo se procurará no mezclar los diferentes horizontes, especialmente los más profundos con los más superficiales, efectuando la retirada en condiciones meteorológicas adecuadas y evitando la contaminación de la capa fértil, tanto por líquidos como por materias sólidas. Se evitará el acopio de la tierra fértil en zonas con pendiente cercanas a cursos de agua, con el objetivo de limitar la erosión y el arrastre del suelo a los cursos fluviales.

2. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que puedan causar más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos fuera del parque de maquinaria, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de restauración.

3. La apertura de las zonas de préstamo y vertedero finalmente seleccionadas deberá contar con la autorización de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Palencia y Valladolid que deberán informar los correspondientes proyectos de restauración medioambiental e integración paisajística definitivos.

4. Todas las áreas ocupadas por elementos auxiliares con carácter temporal serán restauradas a sus condiciones preoperacionales una vez finalizadas las obras.

## 2. Agua:

1. Con anterioridad al inicio de los trabajos, todas las actuaciones que se realicen en zona de dominio público hidráulico (DPH) o zona de policía de cualquier cauce público, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de aguas públicas, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

2. Para la protección de la calidad de las aguas durante las obras se instalarán de barreras de retención de sedimentos en las cercanías de los cauces principales, balsas de sedimentos en las zonas auxiliares de obra y se impermeabilizarán los parques de maquinaria.

3. En las hincas bajo el Canal de Castilla, los lodos y achiques serán tratados mediante balsas de decantación o similar antes de su vertido a cauce (en todo caso, esta actuación deberá ser autorizada expresamente por la Confederación Hidrográfica del Duero, debiendo cumplirse los límites de vertido y demás prescripciones que imponga este organismo).

### 3. Aire:

1. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

### 4. Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

1. Antes del inicio de las obras se realizará una prospección del terreno, tanto de la traza como de la zona de préstamo/vertedero, con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y/o vegetación de interés y, en caso de detectarse, se comunicará al Agente Medioambiental de zona y se informará al órgano ambiental autonómico competente de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas incluida, en su caso, la translocación de los ejemplares.

2. Antes del comienzo de las obras, se procederá al jalonamiento de toda la franja de ocupación de las obras. De manera general se deberá respetar el arbolado existente en el ámbito de ejecución de la autovía, así como el localizado en las zonas de préstamo/vertedero. En cualquier caso, la corta del arbolado forestal estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, de montes de Castilla y León, exigiéndose la obtención previa de autorización, que incluirá las condiciones para su ejecución y para el tratamiento de los restos generados.

3. Los proyectos de construcción incluirán un «Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística», a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de marras y riegos de mantenimiento si fuera preciso. Se emplearán especies acordes a los hábitats presentes en la zona, además, el material forestal de reproducción a emplear procederá de las áreas establecidas en la Resolución de 26 de julio de 2006, de la Dirección General del Medio Natural, por la que se aprueba la actualización del Catálogo que delimita y determina los Materiales de Base para la producción de Materiales Forestales de Reproducción, siendo obtenidos en un proveedor autorizado según establece el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en la Comunidad de Castilla y León.

4. En las labores de revegetación se deberán tomar las precauciones oportunas para evitar la proliferación de especies invasoras, alóctonas o variedades que no sean propias del área.

5. Se establecerá un Plan de Prevención y Extinción de Incendios que considerará las zonificaciones de riesgo de incendio aprobadas en la comunidad autónoma de Castilla y León y prestará especial atención a las actividades de mayor riesgo como soldaduras o desbroces, disponiendo de medios de extinción a pie de obra. El Plan deberá cumplir todas las disposiciones de aplicación establecidas en la Orden FYM/510/2013, de 25 de junio, por la que se regula el uso del fuego y se establecen medidas preventivas en la lucha contra incendios.

### 5. Fauna:

1. Previo al inicio de los trabajos se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente. Se evitarán los desbroces, movimientos de

tierras y actividades más ruidosas en el periodo habitual de cría de la fauna. En cualquier caso, la eliminación de la vegetación en la ribera del río Pisuerga y del Canal de Castilla debe realizarse fuera de la época de cría de la mayor parte de las especies de avifauna presentes, comprendidas entre el 1 de abril y el 15 de julio, tal y como indica el informe de la DGPNyPF.

2. Se realizará una prospección faunística en las zonas próximas a las salidas de las ODT 103+933 y ODT 115+726 al río Pisuerga y al arroyo del Prado o Santa Cruz (PK 114+500) por personal técnico especializado, de manera previa a la ejecución de las obras, con el fin de determinar la existencia de animales, nidos o madrigueras. En caso de detectarse se avisará al Agente Medioambiental de la zona o al órgano ambiental autonómico competente que darán las indicaciones oportunas.

3. Durante toda la fase de obras, se establecerá un mecanismo de rescate para la correcta gestión de todos aquellos ejemplares de fauna que pudieran verse afectados por las obras. Los ejemplares rescatados serán entregados al Centro de Recuperación de Fauna Silvestre o al Agente Medioambiental de la zona.

4. No se realizarán trabajos nocturnos y en caso de que fuera necesario, deberá solicitarse autorización expresa al órgano ambiental autonómico. En cualquier caso, estarán limitados a zonas muy concretas y siempre que no supongan afección a especies protegidas.

5. Se adecuarán los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados:

– Se instalará en los canales de drenaje pequeñas rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, hacia el área de la cuneta. Siempre que sea posible es aconsejable la instalación en los arcones de canales de drenaje con ángulos abiertos hacia la cuneta que permitan el escape de los animales sin necesidad de construir rampas especiales.

– En la base de arquetas y sifones, al menos los lados que están orientados en la dirección del flujo de agua tendrán un acabado rugoso, y serán lo suficientemente tendidos como para permitir la huida de la pequeña fauna.

6. Se sustituirán los tubos de drenaje de 1.800 mm, tanto sencillos como multitubo, por marcos de la mayor dimensión técnicamente posible, en aquellas ubicaciones donde sea viable el cruce de pequeños vertebrados. Se adaptarán las obras de drenaje transversal para el paso de pequeños vertebrados y 1 paso inferior y 2 superiores para el paso de fauna vertebrada de gran tamaño, siguiendo el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento núm. 1 (2015)»<sup>(1)</sup>.

7. El cerramiento de la autovía será continuo y se diseñará con refuerzo y enterrado 30 cm como mínimo. Se instalarán rampas de escape cada 1,5-2 km y en los tramos en los que se ha detectado un mayor riesgo de accidentes (pp. kk. 98-99, 102-103, 106-107 y 112-115). Se cumplirán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento núm. 1 (2015)»<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones\\_pasos\\_vallados\\_2a\\_edicion\\_tcm30-195791.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf)

8. Las pantallas acústicas que se instalen deberán señalizarse, cuando no sean opacas, garantizando su visibilidad por parte de la avifauna.

#### 6. Ruido y Población:

1. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con

silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

2. En fase de proyecto de construcción se elaborará un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra, considerando especialmente las zonas auxiliares de obra y las demoliciones de estructuras. Los resultados obtenidos condicionarán el tipo y número de maquinaria que puede trabajar simultáneamente y la adopción, en su caso, de medidas correctoras como pueden ser la disposición de pantallas acústicas provisionales.

3. En fase de proyecto de construcción se elaborará un estudio acústico de detalle para la fase de explotación, utilizando las metodologías vigentes en la normativa de aplicación. Se revisará la asignación de usos de cada una de las edificaciones inventariadas en el estudio acústico del EsIA. Se verificarán los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA garantizado el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados, integrando el diseño y ajuste final de las medidas de protección acústica. Se evitarán, en la medida de lo posible, pantallas acústicas de gran altura. En el caso de la afección prevista al «Hostal Restaurante Paco» se acordará con el propietario la posible instalación de pantallas acústicas. Si los resultados de los estudios acústicos de detalle reflejasen el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica o los valores límites de emisión, incluso tras la implementación de pantallas acústicas clásicas, deberán proponerse otras soluciones de ingeniería menos convencionales como pantallas curvas, con visera, falsos túneles, etc. y, en último caso, medidas para el aislamiento de las fachadas de las edificaciones que vean superados los límites correspondientes.

7. Patrimonio cultural, vías pecuarias y montes:

1. Se deberá llevar a cabo el control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra y desbroces, tanto del trazado como de las zonas de préstamo. En caso de que durante el transcurso del control arqueológico afloren restos arqueológicos o evidencias históricas que no se hubieran manifestado previamente en superficie o de los que no se tuviera constancia, se comunicará inmediatamente a la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León, paralizándose inmediatamente las actuaciones hasta que dicho organismo autorice su continuación.

2. Las vías pecuarias afectadas por el proyecto se repondrán cumpliendo lo indicado en el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid de noviembre de 2022.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

1. El programa de vigilancia ambiental deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

2. En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad bimensual a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano con competencias en materia de conservación de la naturaleza de la comunidad autónoma correspondiente.

3. En fase de explotación se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los tres primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde el acta de recepción de obra hasta al menos el quinto año desde la puesta en servicio, en lo relativo al seguimiento de las plantaciones y siembras, integración paisajística y mortalidad de fauna, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de exista alguna afección

no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas.

4. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación. Los datos de mortalidad derivados del funcionamiento de la autovía se enviarán a la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO y al órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente.

5. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape en el cerramiento, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la infraestructura y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

– Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento núm. 2 (2008)<sup>(2)</sup>.

– Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguidos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento núm. 8 (2020)<sup>(3)</sup>.

<sup>(2)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto\\_barrera\\_infraestructuras\\_transporte\\_tcm30-195793.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto_barrera_infraestructuras_transporte_tcm30-195793.pdf)

<sup>(3)</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8\\_tcm30-521531.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8_tcm30-521531.pdf)

6. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura.
- Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.
- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.
- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en este apartado deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 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, 27 de abril de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## ANEXO I

**Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones**

| Consultados*   | Contestaciones |
|--|----------------|
| Ministerio de Educación y Formación Profesional.   | No             |
| Ministerio de Defensa.   | Sí             |
| Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio de Interior.   | No             |
| Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.                  | No             |
| Dirección General del Instituto Geológico y Minero ETSI Minas y Energía.   | Sí             |
| Ministerio de Cultura y Deporte. Dirección General de Bellas Artes.  | Sí             |
| Confederación Hidrográfica del Duero.  | Sí             |
| Delegación de Gobierno en Castilla y León.   | No             |
| Subdelegación del Gobierno en Valladolid.  | No             |
| Subdelegación del Gobierno en Palencia.  | No             |
| Servicio de Evaluación Impacto Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.                             | No             |
| Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.                                    | Sí             |
| Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.              | No             |
| Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.                                    | Sí             |
| Dirección General de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.                                   | Sí             |
| Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial de Valladolid. Junta de Castilla y León. Consejería Fomento y Medio Ambiente. | Sí             |
| Servicio Territorial de Medio Ambiente. Delegación Territorial de Palencia. Junta de Castilla y León. Consejería Fomento y Medio Ambiente.   | No             |
| Agencia de Protección Civil. Junta de Castilla y León.   | Sí             |
| Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de Castilla y León.   | No             |
| Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.   | No             |
| Diputación Provincial de Valladolid.   | Sí             |
| Diputación Provincial de Palencia.   | Sí             |
| Ayuntamiento de Dueñas.  | No             |
| Ayuntamiento de Cubillas de Sta. Marta.  | No             |
| Ayuntamiento de Trigueros del Valle.   | No             |
| Ayuntamiento de Corcos del Valle.  | No             |
| Ayuntamiento de Cabezón de Pisuerga.   | Sí             |
| Ayuntamiento de Cigales.   | No             |
| Ayuntamiento de Fuensaldaña.   | No             |
| Ayuntamiento de Valladolid.  | No             |
| AEDENAT.   | No             |
| Ecologistas en Acción.   | Sí             |

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.



| Consultados*  | Contestaciones |
|---|----------------|
| FAT Amigos de la Tierra.  | No             |
| Greenpeace.   | No             |
| SEO/BirdLife.   | No             |
| WWF España.   | No             |
| Sociedad de Conservación Vertebrados.                               | No             |
| Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN).             | No             |
| Federación Ecologista de Castilla y León.                           | No             |
| Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental. | No             |
| Unidad de Carreteras de Palencia.                                   | No             |

\* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

### Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

ASOCIACIÓN VECINAL LA ISLA (BARRIO OVERUELA DE VALLADOLID).  
 ASOCIACIÓN RUTA DEL VINO CIGALES (2).  
 ASOCIACIÓN CIUDADANOS POR LA DEFENSA DEL PATRIMONIO DE VALLADOLID.  
 EMBALAJES Y SERVICIOS VPA, SL.  
 INVERSIONES INMOBILIARIAS CANVIVES, SA.  
 VALDELLOPE, SL (2).  
 HEPRA, SA. (2).  
 CAPITEL DECORACIÓN EN MADERA, SL.  
 LÓPEZ BARTOLOMÉ, SL.  
 CEPESA COMERCIAL PETRÓLEOS, SA.  
 COMPAÑÍA DE VINOS MIGUEL MARTÍN, SL.  
 GRANJA ESCUELA «LA ERA DEL REY».  
 MUEBLES BOOM.  
 PARTICULARES (8).

