

4454 *RESOLUCION de 15 de febrero de 1993, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público la combinación ganadora, el número complementario y el número de reintegro de los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 11 y 13 de febrero de 1993, y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva, celebrados los días 11 y 13 de febrero de 1993, se han obtenido los siguientes resultados:

Día 11 de febrero de 1993:

Combinación ganadora: 33, 8, 46, 12, 1, 40.

Número complementario: 47.

Número del reintegro: 2.

Día 13 de febrero de 1993:

Combinación ganadora: 46, 18, 16, 9, 23, 31.

Número complementario: 38.

Número del reintegro: 9.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán, el día 18 de febrero de 1993, a las veintidós quince horas, y el día 20 de febrero de 1993, a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán del Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 15 de febrero de 1993.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

4455 *RESOLUCION de 29 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la autovía de Castilla N-620, de Burgos a Portugal por Salamanca. Tramo: Tordesilla-Salamanca, de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la Autovía de Castilla N-620 de Burgos a Portugal por Salamanca. Tramo: Tordesillas-Salamanca de la Dirección General de Carreteras, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 29 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía de Castilla N-620 de Burgos a Portugal por Salamanca. Tramo: Tordesillas-Salamanca de la Dirección General de Carreteras

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

Con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 17 de octubre de 1989 como memoria-resumen, la Orden de Estudio Informativo y un plano de planta de la N-620 correspondiente al tramo referido.

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para seleccionar el trazado más conveniente del tramo de la autovía comprendido entre Tordesillas y Salamanca, de aproximadamente 100 kilómetros de longitud, a partir de las soluciones planteadas.

Se contemplan alternativas denominadas A que van junto a la carretera existente y B, que van más separadas, hasta llegar a la circunvalación de Salamanca para la que se consideran tres soluciones llamadas solución 1, 2 y 3.

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

En virtud del artículo 14 de Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas más significativas se recogen en el anexo I.

Elaborado por la Dirección General de Carreteras el estudio informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» del 9 y 31 de octubre de 1991, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 13 de marzo de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo consistente en el estudio informativo, Estudio de Impacto Ambiental y expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

Un resumen del resultado de la información pública del Estudio de Impacto, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía de Castilla N-620 de Burgos a Portugal, por Salamanca. Tramo: Tordesillas-Salamanca.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación recibida, se considera que la alternativa que resulta más favorable desde el punto de vista ambiental, de las diecinueve soluciones presentadas es, tomando como referencia la CN-620 y citando aproximadamente los puntos kilométricos, la composición siguiente:

Desde el actual enlace de las variantes de Tordesillas con la N-620, punto kilométrico 157 hasta el punto kilométrico 162 la solución A, desde el punto kilométrico 162 hasta el término municipal de Siete Iglesias, punto kilométrico 176, la solución B, desde el punto kilométrico 176 hasta el punto kilométrico 180 la solución A-2, desde el punto kilométrico 180 hasta el punto kilométrico 202 la solución B, desde el punto kilométrico 202 hasta el punto kilométrico 213 la solución B-5, se enlaza a continuación con la solución B-6 en el punto kilométrico 215 y se continúa en esta solución hasta el punto kilométrico 226, a partir de este punto se enlaza con la solución B en el punto kilométrico 227 y se continúa en esta solución hasta el punto kilométrico 231, finalizándose con la solución 3 para la circunvalación de Salamanca.

Para que este proyecto, así definido, pueda ser considerado ambientalmente viable, se establecen por la presente declaración las siguientes condiciones:

1. *Preservación de la permeabilidad del territorio y protección del suelo agrícola.*

Con objeto de asegurar la referida permeabilidad territorial y mantener la accesibilidad a través de la nueva autovía, se diseñarán las estructuras necesarias y se adoptarán las medidas oportunas para que, tanto durante las obras como la explotación de la vía, se mantenga el servicio, al nivel actual como mínimo, de todos los caminos rurales, y vías pecuarias que se afecten.

Además, teniendo en cuenta que la autovía afecta terreno agrícola en gran parte de su recorrido, durante su construcción, se realizarán los riegos necesarios para que los cultivos no resulten dañados por el polvo generado y no se localizarán instalaciones auxiliares ni escombreras o vertederos en los lugares que puedan afectar a terrenos de alto valor agrícola.

2. Protección contra el ruido.

Dado que la autovía pasa cercana a Salamanca deberán diseñarse las medidas adecuadas con objeto de que los niveles de inmisión sonora, medidos en los límites del territorio calificado como urbanizable en la fecha de publicación de la presente declaración, no sobrepasen los 52 dBA Leq entre las veintitres horas y las siete, ni los 62 dBA Leq entre las siete horas y las veintitrés, en condiciones de campo abierto, o los 55 dBA Leq y 65 dBA Leq, respectivamente, en los períodos horarios citados, a dos metros de las fachadas para cualquier altura, en las edificaciones de vivienda y servicios sociales existentes en esta fecha. Si el nivel sónico fuera ya superior a estos valores, no deberá ser superado en más de 5 dB(A). A este fin, previamente se realizarán mediciones para determinar los niveles de ruido de fondo existente en estos puntos antes del inicio de las actuaciones.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental, se inferirá en su caso la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

3. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de mantener inalterable las características hidrológicas de la zona, no se acumularán materiales procedentes del movimiento de tierras, ni se localizarán instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueden afectar los ríos; Duero, Zapardiel, Trabancos, Guareña y Tormes, los arroyos del Perú y del Monte o las zonas húmedas catalogadas en el ámbito del proyecto.

Se redactarán a nivel de proyecto, las medidas de prevención y control para garantizar que no puedan producirse vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra, ni procedentes de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la misma.

En la construcción de viaducto sobre el río Tormes y puentes sobre los ríos Zapardiel, Trabancos y Guareña, la franja de afección se mantendrá en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afectación a la vegetación de ribera.

4. Protección de yacimientos arqueológicos.

Teniendo en cuenta que en el área de estudio, se localizan numerosos restos arqueológicos, inventariados y valorados en el estudio de Impacto Ambiental, y que asimismo se cita la existencia de otros, en la alegación del Servicio Territorial de Cultura de Valladolid se adoptarán, previa consulta con el órgano competente de la Administración Autonómica de Castilla y León las medidas pertinentes para su protección.

5. Protección de la fauna y la flora.

Desde el punto kilométrico 202 hasta el punto kilométrico 213, la traza de la autovía se construirá según la solución B-5 con objeto de no afectar significativamente al «Encinar de la Orbada», debiendo limitarse durante la construcción el movimiento y paso más allá del límite de ocupación de la vía, vallando la margen frente a dicho encinar.

Para minimizar la afección sobre la fauna se cumplirán las siguientes prescripciones:

Se relacionarán los corredores habituales de fauna y se proyectarán los pasos inferiores necesarios con especial atención en las zonas arboladas.

Dado que en las inmediaciones de la traza, se encuentran áreas señaladas como importantes para la avifauna esteparia, se adoptarán, previa consulta con el órgano competente de la Administración Autonómica de Castilla y León, las medidas pertinentes para su protección.

6. Protección del suelo y recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.

Con objeto de minimizar la afección al suelo y la erosión de taludes, y recuperar las áreas afectadas por la construcción de la vía, se redactará un proyecto que contemple como mínimo:

Localización de las instalaciones auxiliares de obra tales como plantas de hormigón y asfaltado, parque de maquinaria, almacenes de materiales, y caminos de tránsito.

Localización de las zonas de extracción y de las de vertedero.

Recuperación ambiental de las zonas de extracción, zonas de vertedero y zonas de instalaciones auxiliares de obra.

Revegetación de taludes en desmonte y terraplén.

Instalación de pantallas vegetales en el trayecto Cañizal-Parada de Rubiales, de acuerdo con la recomendación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Recuperación paisajística global de la obra.

Las actuaciones de recuperación ambiental y restauración de las zonas afectadas por la obra, deberán estar ejecutadas en su totalidad con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

7. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental:

Antes del inicio de las obras, un escrito certificando la incorporación al proyecto de construcción de la documentación adicional que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de protección a que se refiere la condición 2.

Proyecto de prevención a que se refiere la condición 3.

Diseño de los pasos inferiores de fauna y medidas de protección de avifauna a que se refiere la condición 5.

Proyecto a que se refiere la condición 6.

8. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en los condicionados de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá:

Antes de la formalización del acta de conformidad del replanteo: Resultado de las mediciones de niveles acústicos según lo expresado en la condición 2.

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Descripción de las actuaciones realmente ejecutadas relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre los niveles sonoros alcanzados en los lugares y períodos a que se refiere la condición 2, y medidas correctoras complementarias en el caso de que los impactos reales sobrepasen lo previsto.

Informes sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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

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

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Castilla y León	X
Gobierno Civil de Zamora	—
Gobierno Civil de Salamanca	—
ICONA	X
Dirección General de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente Valladolid	—
Diputación Provincial de Valladolid	X
Diputación Provincial de Salamanca	—
Diputación Provincial de Zamora	—
Ayuntamiento de Tordesillas	—
Ayuntamiento de Siete Iglesias de Trabancos	—
Ayuntamiento de Alejos	—
Ayuntamiento de Torrecilla de la Orden	X
Ayuntamiento de Cañizal	—
Ayuntamiento de Parada de Rubiales	X
Ayuntamiento de Orbada	—
Ayuntamiento de Pajares de la Laguna	—
Ayuntamiento de Villaverde de Gaureña	—
Ayuntamiento de Las Velles	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Pedrosillo, el Ralo	—
Ayuntamiento de Gomécello	—
Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos	—
Ayuntamiento de Villares de la Reina	—
Ayuntamiento de Salamanca	—
Facultad de Ciencias, Salamanca	—
Facultade Geografía e Historia, Salamanca	X
Facultad de Ciencias, Valladolid	—
Departamento de Geografía, Valladolid	—
Grupo Ecológico Cárabo	—
Asociación Habitat	—
Asociación Naturalista de Valladolid	—
Milvus	—
Cooperativa A'Kos	—
Asociación Universitaria de Salamanca	—
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos, Castilla-León	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA)	—
Quercus	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
AWDEM	—
Facultad de Ciencias, Universidad Autónoma de Madrid	—
Facultad de Biológicas, Universidad Complutense de Madrid	—
Cátedra de Ordenación del Territorio, Escuela Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid	—
Cátedra de Planificación y Proyectos, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes, Madrid	—

Contenido significativo de las respuestas

ICONA

Informa que el conjunto del tramo considerado constituye un hábitat muy favorable para las aves esteparias señalando como áreas importantes: Tordesillas-Mota del Marqués, Alejos-Nava del Rey y que la zona aledaña de Castronuño-Pollo es un área de colonias de Garzas.

Departamento de Geografía, Universidad de Salamanca

Señala las siguientes zonas relevantes:

En Tordesillas, el gran interés paisajístico de los suelos de vega, la mancha de pinares, y la zona del valle bajo y desembocadura en el Duero del río Zapardiel, recomendando proteger las estrechas bandas verdes y vegetación ripícola que acompañan a los cursos fluviales, así como una ordenación global de la autovía.

En el valle de Trabancos, señala la existencia de suelos de origen aluvial y el cuidado que debe observarse con sus acuíferos.

En el valle de Guareña, señala la existencia de un paisaje con pequeños valles y ríos, restos de encinar, vegetación de ribera y pinares, y recomienda una recuperación con vegetación autóctona en los trazados abandonados así como el tratamiento de taludes y trincheras.

En Cañizal, recomienda no reducir la masa arbórea y de pastizal, llevando el trazado por una zona más alta y de secano.

En Orbada, Parada de Rubiales destaca la presencia una mancha de encinar autóctono que se debe proteger.

En La Armuña, recomienda minimizar el movimiento de tierras, y procede la recuperación de la capa edáfica superficial.

En Castellanos de Moriscos-Villares de la Reina-Aldeaseca de la Armuña-Estadio Helmántico-Villamayor señala la importancia de no perjudicar la tendencia de la evolución en el uso del suelo.

Junta de Castilla y León, Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio

Hace las siguientes recomendaciones:

Protección ecológica del encinar de la Orbada.

Mínima incidencia en los suelos agrícolas de la comarca de La Armuña.

Protección contra erosión de los taludes.

Cuidado en el trazado sobre el arroyo de Cañizal y zona de pastos comunales de su término municipal.

Pantallas en el trayecto Cañizal-Parada de Rubiales, para evitar el alto impacto visual que ocasionaría un nuevo trazado. Adjunta planteamiento urbanísticos de los términos municipales entre Salamanca y la provincia de Valladolid.

Diputación Provincial de Valladolid

Recomienda minimizar impactos sobre los espacios naturales siguientes: Márgenes del Duero, Las Cañadas de Zapardiel y Trabancos, y los Pinares de la Vega de Tordesillas.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El proyecto tiene por objeto definir la variante de la carretera N-620 de Burgos a Portugal en el tramo comprendido entre Tordesillas-Salamanca, de unos 111 kilómetros de longitud, que formará parte de la autovía de Castilla.

El tramo de autovía objeto de estudio queda comprendido dentro de las provincias de Zamora, Valladolid y Salamanca, afectando a los municipios de: Cañizal, Castrillo de Guareña, Alaejos, Pollos, Siete Iglesias de Trabaco, Tordesillas, Castellanos de Morisco, La Orbada, Pajares de Laguna, Parada de Rubiales, Pedrosillo el Ralo, Villares de la Reina, Salamanca.

El estudio informativo considera dos subtramos: Tordesillas-Cañizal, y Cañizal-Salamanca. En ambos se han considerado las posibilidades viables, en dos grupos de soluciones:

Solución A: Que aprovecha la carretera existente. Se consideran seis alternativas denominadas: A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, para los puntos en los que la solución A no coincida con la traza de la carretera actual.

Solución B: Cuya traza se aleja de la carretera actual. Se consideran once alternativas denominadas: B-0, B-1, B-2, B-3, B-4, B-5, B-6, B-10, B-11, B-12, B-14, que son pequeñas variaciones de la B en determinados tramos de la traza principal.

El subtramo Cañizal-Salamanca incluye la circunvalación de Salamanca. En ella se plantea tres soluciones con un tramo inicial aprovechando la circunvalación actual.

La solución 1 aprovecha el puente sobre el Tormes tanto para la autovía de Castilla como para la circunvalación suroeste, aunque hay que modificar el enlace de la margen izquierda del río. El tramo discurre por el norte del ferrocarril.

La solución 2 también aprovecha el puente sobre el Tormes pero el tramo discurre muy al sur de la actual carretera. La bifurcación de la circunvalación SO se hace pasado el puente.

La solución 3 realiza la bifurcación de la autovía de Castilla y la circunvalación SO en la margen derecha del Tormes, quedando el tramo actualmente en servicio para dicha circunvalación y para la futura autovía de la Plata. Precisa cruzar el Tormes con un nuevo puente y realiza un enlace con la carretera de Vitigudino.

El estudio informático, selecciona como más recomendable la solución A hasta el punto kilométrico 162 de la actual carretera y la solución B con la alternativa B-6 a su paso por los municipios de la Orbada, Pajares de La Laguna, Pedrosillo el Ralo y Castellanos de Moriscos.

Para el tramo de circunvalación de Salamanca, selecciona la solución 3.

La longitud total de la solución es de 93,7 kilómetros con dieciocho enlaces.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

CONTENIDO

Introducción

De manera general, la zona se describe como área de llanura con algunos cursos de agua de interés, en la que abundan asentamientos urbanos y con alteraciones por importantes actuaciones humanas.

Se hace una descripción de los diferentes tipos de suelo, de la climatología de la zona, y de la red hidrográfica que pertenece a la Cuenca hidrográfica del Duero.

Como cursos de agua que desembocan en el río Duero se mencionan:

Arroyo del Perú, río Zapardiel, arroyo del Monte, río Trabancos, río Guareña, río Tormes.

En la mitad sur de la zona de estudio se ubican pequeñas lagunas esteparias de aguas salobres estacionales.

Además, se citan tres canales de riego y el embalse de San José, cercano a Castronuño, con aprovechamiento eléctrico.

Se hace una amplia descripción del medio en las proximidades de la traza, destacando:

Extensas áreas de cultivos de secano, que representa el uso del suelo más extendido, y áreas de regadío en la vega del Duero y cercanías de Cañizal.

Masas de pinares cerca de Tordesillas, y proximidades de Alaejos.

Tres manchas de encinas desde ellas, respectivamente, entre Espino de Orbada y valle de la Guareña y entre la Parada de Rubiales y la Orbada, en buen estado de conservación y la tercera, cerca de Cañizal, de porte arbustivo.

Formaciones riparias de olmo y repoblación de álamo.

Áreas de matorral con aprovechamiento de pastoreo.

En cuanto a la fauna se destaca el área de Alaejos-Nava de Rey como importante para aves esteparias y:

Enclaves húmedos como refugio de aves acuáticas, destacando el tramo Castronuño-Pollos en el río Duero donde se encuentran las mayores colonias de Garzas.

Áreas de encinas y matorral como refugio de gran número de animales.

Entre las especies relacionadas en el estudio, se encuentran algunas en distintos niveles de protección, que se describen y se agrupan en función de los Convenios de Bonn, CITES, Berna, Directiva Europea de Aves y Real Decreto 439/1990 por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, destacando como especies vulnerables: Cigüeña blanca, Aguilucho cenizo, Ortega, Ganga común, Tórtola común, Avutarda.

El análisis socioeconómico del área de estudio refleja una economía agrícola en todos los municipios salvo en Salamanca, Tordesillas, Cabrerizos, Pedrodillo el Ralo y Villares de la Reina en las que aparece economía del sector terciario.

La descripción paisajística destaca cuatro unidades fundamentales:

Paisaje agrícola abierto.

Vega.

Paisaje forestal.

Paisaje urbano.

El estudio localiza hasta 22 enclaves de interés arqueológico o histórico artístico.

IMPACTOS IDENTIFICADOS EN LAS DISTINTAS SOLUCIONES DE TRAZADO

Subtramo: Tordesillas-Cañizal

Señala las siguientes alteraciones según sus alternativas:

Solución A:

Produce impactos similares a los producidos por la actual N-620 con la significación de la ocupación de áreas próximas a la actual carretera, de mayor valor agrológico y natural. Cabe destacar la bajada del río Guareña, que por su topografía obliga a la separación en dos calzadas, una aprovechando la actual N-620, y otra, sentido Salamanca, que supone la apertura de importantes taludes en desmonte produciendo importantes impactos visuales.

Se menciona la variante de Siete Iglesias de Trabanco, y la de Alaejos, como efecto significativo, por el impacto que produce la ocupación de superficie apreciable de regadíos y parte de un bosque de pinar.

Los puntos en los que la solución A no coincide con la traza de la carretera actual, son pequeñas variantes que en general mejoran curvas sobre terrenos sin especial significación.

En su descripción destacan:

La alternativa A-2: Evita en parte la ocupación de nuevos terrenos y la segregación de amplias zonas entre Siete Iglesias de Trabancos y Alaejos.

La alternativa A-3: Supone una ligera mejoría respecto a la solución A ya que ocupa una zona ya utilizada y se prevén taludes algo menores.

Solución B:

La traza de esta solución tiene su inicio atravesando un pinar que se asienta sobre dunas eólicas, por lo que supone eliminación de árboles que poseen un estimable valor paisajístico y recreativo, y la destrucción de la estructura edáfica que sujeta las dunas. El impacto es considerado medio-alto.

El cruce del río Zapardiel mediante un puente, produciría un impacto en la percepción visual.

El paso de la traza por zonas de regadío produciría un importante impacto señalándose los tramos que trascurren por Siete Iglesias, dividiendo en dos partes las tierras regables, y el paso por las tierras cercanas al río Trabanco.

El paso junto a Alaejos ocasiona un impacto alto sobre una masa de pinar, y un impacto de grado medio sobre la zona de regadío que quedaría dividida en dos partes. Se produce también aquí un impacto acústico considerado como de valor medio, destacando el tramo sobre el valle del arroyo de la Reguera.

Los tramos que discurren en terraplén y viaductos, como son la circunvalación de Alaejos y el paso del río Guareña, ocasionan un impacto medio-alto paisajístico, y un impacto medio-alto por pérdida de cobertura vegetal y cambios en la red de drenaje natural.

El estudio destaca:

La alternativa B-0, que divide en dos una zona de cultivo económicamente importante. Se califica con un impacto medio-alto.

La alternativa B-1, desciende por el valle del río Trabancos, implicando terrenos, viaductos y desmontes de hasta doce metros con un paso sobre el río Trabancos. El impacto se califica como medio-alto.

Como diagnóstico definitivo que contemple ambas soluciones, se puede apreciar que desde el punto de vista ambiental y en lo que hace referencia a los impactos previsibles, ambas soluciones son prácticamente equivalentes si bien por su mayor coincidencia con la actual N-620 es ligeramente preferible la solución A, particularmente con su alternativa A-2.

Subtramo: Cañizal-Salamanca

Solución A:

Los impactos más importantes son:

La ocupación de terrenos de regadío.

La eliminación de ejemplares de encina del encinar de la Orbada.

En la descripción de alternativas destacan:

La solución A-5: Representa impactos por ruido y visual a su paso por Pedrosillo el Ralo.

La solución A-6: Representa impacto acústico al paso por el pueblo de Castellanos de Moriscos, y una separación de determinadas áreas municipales.

Solución B:

El impacto más importante es la pérdida de masa forestal del encinar de «La Orbada» siendo mayor el número de encinas afectadas que en la solución A, ya que en este caso la carretera existente no se convierte en calzada sino que se crea la autovía adosada a ella.

También se puede considerar impacto importante la contaminación sonora que sufrirá la población de La Orbada, ya que la traza pasa a unos 500 metros del casco urbano, elevada sobre el nivel del terreno. El paso por Pajares de la Laguna y por Pedrosillo el Ralo, también puede producir un nivel importante de ruido.

Destaca la alternativa B-4: Destaca la generación de impactos negativos importantes como son la destrucción de terreno agrícola de regadío y de monte de encinas, y el efecto de barrera que ocasiona sobre el encinar.

La alternativa B-5: Provoca un importante impacto sobre las tierras de regadío de Parada de Rubiales y el efecto frontera para la expansión norte del encinar de La Orbada.

La alternativa B-6: No considera impacto potencialmente significativos.

Circunvalación de Salamanca

Según el estudio la ocupación de terrenos no supone un impacto ambiental importante, en cuanto al impacto sobre paisaje, ruidos y contaminación por gases y escapes será similar a los actualmente existentes.

La alternativa 1: Supone la ocupación de terrenos de secano y la construcción de un nudo en el punto kilométrico 108 con importante contaminación acústica con las áreas edificadas próximas en tejares.

La alternativa 2: Supone grandes taludes de desmonte y terraplén y una importante pérdida de monte de encina.

La alternativa 3: Contiene la construcción de un nuevo puente sobre el río Tormes, con los impactos consiguientes de incremento de materiales en suspensión del río, contaminación de las aguas por vertidos, ocupación de márgenes, e intrusión estética.

Como diagnóstico final establece que la solución base A y B con la alternativa B-6 son más moderadas en su generación de impactos, siendo

semejantes en el tramo más crítico comprendido entre Parada de Rubiales y La Orbada.

Para el tramo final de circunvalación de Salamanca el estudio de impacto se inclina hacia la solución 3.

Medidas correctoras

Las medidas propuestas para minimizar los impactos producidos por la obra, se basan en la utilización de siembras y plantaciones mediante:

Preparación de superficie tras el abandono de las obras con limpieza y desbroce.

Plantaciones en bosquetas en los taludes.

Plantaciones en la mediana, como media de aislamiento y protección frente al deslumbramiento de faros, y mejor percepción de la propia mediana.

Plan de Vigilancia

El Plan de Vigilancia propuesto consiste en el seguimiento de:

Los procesos erosivos en los terraplenes.

Los procesos de inestabilidad de taludes tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

El comportamiento de la avifauna y otras especiales faunísticas en relación al tráfico, notificando a los organismos competentes.

El arraigo de las plantaciones.

El análisis periódico de aguas de lavado de la carretera e incidencias del plomo e hidrocarburos.

La evolución urbanística y demográfica, y de los presupuestos municipales como indicadores de la socioeconómica.

El cambio en el aprovechamiento del suelo.

Se elaborará un informe anual con los seguimientos propuestos, a la vista del cual se podrán proponer nuevas medidas correctoras.

Análisis de contenido

Con carácter general el inventario ambiental está bien detallado, desarrollando los factores que se ven afectados por el paso de la autovía, aunque se han detectado por las alegaciones algunas omisiones.

Establece la comparación de alternativas en base a las descripciones de sus impactos, con valoración subjetiva.

El estudio no contempla la localización de canteras, vertidos y de instalaciones auxiliares de obra.

El capítulo de medidas correctoras son proposiciones generales a llevar a cabo en las zonas afectadas por la obra, sin entrar en detalle de localización y ejecución, y sólo se refieren a siembras y plantaciones.

ANEXO IV

Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Servicio Territorial de Cultura. Junta de Castilla León.

Ayuntamiento de Siete Iglesias de Trabancos (Valladolid) y de ocho particulares.

Ayuntamiento de Pollos (Valladolid).

Ayuntamiento de Castrillo de Guareña (Zamora) y doce particulares.

Ayuntamiento de Fresno el Viejo (Valladolid).

Ayuntamiento de Cañizal y treinta y tres particulares.

Ayuntamiento de Torrecilla de la Orden (Valladolid) y seis particulares.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de La Orbada. Salamanca.

Vecinos de Villaverde de Guareña. Salamanca.

Ayuntamiento de Villares de la Reina. Salamanca.

Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos. Salamanca.

Ayuntamiento de Salamanca.

Asociación Ecologista Arco Iris.

Particulares.

Contenido de las alegaciones ambientales más significativas

Servicio territorial de cultura de Valladolid. Señala la existencia de los yacimientos no mencionados en el Estudio de Impacto Ambiental de Casa Alta en Pollos y Teso de la Horca en Siete Iglesias. También señala la afección directa y la afección al entorno de varios yacimientos tanto de los trazados A como de los B. Desde el punto de vista arqueológico, la alegación señala la preferencia de los trazados B sobre los A, ya que el tipo de afección sobre los yacimientos sería sólo respecto al entorno de los mismos.

Ayuntamiento de Castrillo de Guareña y doce particulares. El Ayuntamiento de Castrillo solicita que se construyan caminos de servicio entre el paso de ganado a situar hacia el punto kilométrico 197 de la carretera actual y el enlace de Castrillo.

Las alegaciones particulares solicitan se apliquen en el término municipal la solución A ya que esta solución supondría una menor partición de las parcelas de cultivo.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. Relaciona zonas húmedas catalogadas que no son mencionados en el estudio y considera la alternativa B-6 como la más aconsejable para no afectar las lagunas de las Fuentes y Nueva, del municipio de Pedrosillo el Ralo, de gran riqueza ornitológica.

Ayuntamiento de Castellanos de Moriscos. Propone la alternativa por la parte oeste del municipio (izquierda en el sentido Salamanca-Valladolid) como la menos perjudicial para la población.

Asociación ecologista Arco Iris. Proponen la solución A y la número 1 para la conexión con la circunvalación con Salamanca. Además proponen la construcción de pasos inferiores para micromamíferos, medios de protección de avifauna y la solución de trazado que evite el paso por el encinar de La Orbada.

4456

RESOLUCION de 18 de diciembre de 1992, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de acondicionamiento de la CN-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 394 al 410,5. Tramo: Guijuelo-Béjar. Acceso norte, provincia de Salamanca, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 18 de diciembre de 1992.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CN-630, DE GIJON A SEVILLA, PUNTOS KILOMETRICOS 394 AL 410,5. TRAMO: GUIJUELO-BEJAR. ACCESO NORTE, PROVINCIA DE SALAMANCA, DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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

En base al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 16 de julio de 1991, a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto del proyecto consiste en la definición de las obras a realizar para la ejecución de un acondicionamiento de la actual carretera N-630, de Gijón a Sevilla, puntos kilométricos 394,0 al 410,5, eliminando las travesías de Nava de Béjar y de Vallejera de Riofrío mediante la ejecución de sendas variantes.

La Dirección General de Política Ambiental, estableció a continuación, un período de consultas sobre el impacto ambiental del proyecto.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas se recogen en el anexo I.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 1991, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.