

el proyecto de «Línea Ferrol-Bilbao (FEVE). Tramo: Sodupe-Aranguren. Duplicación de vía» de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

Madrid, 1 de marzo de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

### ANEXO

Consultas realizadas	Consultas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza ...	—
Confederación Hidrográfica del Norte .....	X
Departamento de Cultura. Dirección de Patrimonio Cultural .....	X
Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente .....	—
Ilustrísimo señor Director general de Medio Ambiente. Excelentísima Diputación General de Vizcaya. Diputación Foral de Vizcaya .....	X
Ilustrísimo señor Director general de Patrimonio Histórico-Artístico. Departamento de Cultura. Excelentísima Diputación Foral de Vizcaya .....	—
Ayuntamiento de Gueñes .....	—

Resumen del contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas:

El Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informa que no tienen constancia, hasta la fecha, de la existencia de elementos de interés cultural que puedan verse afectados por el proyecto.

El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Vizcaya realiza, entre otras, las siguientes consideraciones:

Los parques de maquinaria, en caso de resultar necesarios, así como los depósitos de acopio de materiales, se encontrarán aislados de las áreas ambientalmente sensibles contando con sistemas de recogida de aceites, combustibles, etc., que eviten su vertido incontrolado al medio, actuándose con especial precaución en las márgenes del río Cadagua.

Los aceites y combustibles utilizados por la maquinaria, tendrán tratamiento de residuos peligrosos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos 20/1986, de 14 de mayo, así como la normativa que la desarrolla, debiendo ser gestionados por empresa autorizada, en base a su caracterización.

Asimismo, aquellas porciones de trazado actual destinadas al abandono, tendrán tratamiento de residuo peligroso, siendo gestionadas por empresa autorizada.

Se mantendrá un estricto control en las labores de construcción de la canalización prevista en el río Cadagua, minimizando sus efectos sobre la flora y la fauna de dicho cauce y manteniendo en cualquier caso su nivel ecológico y sus condiciones hidrodinámicas previas a la actuación.

La utilización de explosivos, en caso de resultar necesaria para la ampliación del túnel proyectado, cumplirá escrupulosamente con la legalidad vigente, minimizando, en todo caso, su posible afeción a las viviendas próximas.

Dada la proximidad de algunas edificaciones a las actuaciones proyectadas, se mantendrá un estricto control sobre las emisiones sonoras de la maquinaria actuante en la fase de ejecución del proyecto, minimizando su impacto en áreas de viviendas y estableciendo los controles que resulten necesarios en la fase de explotación de la infraestructura, al objeto de mantener los actuales límites de contaminación sonora en las zonas objeto de actuación.

Las pistas de acceso que resulten necesarias, serán recuperadas ambientalmente al finalizar las obras de ejecución de la duplicación proyectada, restaurando el paisaje, en la medida de lo posible, a su situación anterior a las obras.

Asimismo, serán recogidos y eliminados todos aquellos restos de obra que pudieran quedar sobre el terreno al finalizar las obras proyectadas.

Todos aquellos accesos y servicios públicos que resultarán afectados por las obras de construcción, serán repuestos al finalizar dichas obras.

Dado el carácter agrícola de la zona y la existencia de diversas áreas de cultivo en la misma, se establecerán las medidas oportunas al objeto de lograr la permeabilidad de las personas y vehículos, tanto en la fase de obras como en la de explotación de la infraestructura proyectada.

El proyecto estará sujeto a las especificaciones contenidas en la Norma Foral 11/1997, de 14 de octubre, sobre régimen específico de diversas especies forestales autóctonas, emitidas por el Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Vizcaya.

### 5085

*RESOLUCIÓN de 3 de marzo de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Definición de accesos, cumplimiento de prescripciones y corrección de traza en la autovía León-Benavente. Carretera N-630, de Gijón a Sevilla. Puntos kilométricos 154-212. Tramo: León-Benavente. Provincias de León y Zamora», 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 Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 5 de agosto de 1994, formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autopista de peaje Campomanes-Benavente. Tramo: León-Benavente y ramal a la N-601 (León y Zamora)».

Con fecha 14 de abril de 1997, la Dirección General de Carreteras decidió el cambio de la autopista de peaje por una autovía, variando sensiblemente el trazado de la misma con respecto a la autopista, lo que llevó a la necesidad de someter el mismo a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Al circunscribirse la nueva autovía en el mismo corredor que la autopista de peaje, y próxima a ésta, se consideraron válidas las consultas ambientales realizadas en su momento.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el Boletín Oficial del Estado de fecha 20 de junio de 1999 y en los boletines oficiales de las provincias de León y Zamora de fecha 7 de julio de 1999.

El anexo I incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo II.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de octubre de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo III.

Con fecha 9 de diciembre de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional al estudio de impacto ambiental. Dicha información fue remitida con fecha 21 de enero de 2000.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Definición de accesos, cumplimiento de prescripciones y corrección de traza en la autovía León-Benavente. Carretera N-630, de Gijón a Sevilla. Puntos kilométricos 154-212. Tramo: León-Benavente. Provincias de León y Zamora»:

#### Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, se establece, por la presente declaración de impacto ambiental, que la realización del proyecto deberá cumplir con lo especificado en el estudio de impacto ambiental y con las siguientes condiciones:

### 1. *Adecuación ambiental del proyecto*

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

Ajustes del trazado que se deriven de la condición 2 de la presente declaración.

Construcción de los viaductos y pasos de fauna específicos a que hace referencia la condición 3 de la presente declaración.

Ajustes del trazado para disminuir la afección acústica a que hace referencia la condición 5 de la presente declaración.

Reposición de los caminos a que hace referencia la condición 6 de la presente declaración.

Ajustes del trazado para evitar la afección a los yacimientos arqueológicos a que hace referencia la condición 8 de la presente declaración.

### 2. *Protección de la vegetación y hábitats singulares*

Para la preservación de comunidades vegetales singulares, toda la zona de obras, sea el propio trazado o sus instalaciones auxiliares, próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se jalonará durante el replanteo para evitar afecciones a dichas comunidades.

Durante la redacción del proyecto de construcción y la ejecución de las obras, se prestará una especial atención a los encinares del monte Borreguil-Rebollar, Villamandos y Villaquejida, de forma que se asegure que no resulten afectados durante la construcción, por la apertura de caminos de acceso o emplazamiento de instalaciones auxiliares, ni durante la explotación.

Entre las DD.OO. 33,000 y 55,000, donde la autovía discurre por una zona inventariada por la SEO/BirdLife como Area Importante para las Aves número 038 «Tierra de Campos» y próxima a los encinares del monte Borreguil-Rebollar, Villamandos y Villaquejida, se adoptarán las siguientes medidas:

El trazado discurrirá, siempre que sea técnicamente viable, en desmonte.

No se establecerán áreas de servicio ni zonas de descanso.

No se ejecutarán vías de servicio, salvo que demuestre su necesidad, en cuyo caso únicamente se podrá diseñar una vía en una margen de la autovía.

Únicamente estarán permitidos los enlaces previstos en el estudio informativo.

Se utilizarán, como vías de enlace con la red viaria actual, las carreteras existentes, salvo en el enlace de Toral de los Guzmanes, donde se desarrollará el ramal previsto en el estudio informativo.

### 3. *Protección de la fauna*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía, y permitir su persistencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas:

a) Con objeto de disminuir el efecto barrera sobre la fauna y el impacto paisajístico, se dispondrán viaductos sobre los arroyos del Valle (D.O. 12,200), Reguero (D.O. 17,150), del Prado (D.O. 21,500), Piores (D.O. 29,400). En los casos en los que existe algún tipo de vegetación de ribera, se proyectará el trazado de forma que no se afecte o se minimice la afección a la misma. En los tres primeros, el viaducto abarcará la reposición prevista de los caminos próximos y en el del arroyo Piores la reposición del camino que se establece en la condición 6 de esta declaración.

b) Pasos específicos de fauna: Considerando que en su mitad final el trazado de la autovía cruza un área con presencia de lobo, y las necesidades específicas de esta especie para cruzar la autovía, deberán construirse los siguientes pasos:

D.O. 34,800 a 35,000. Construcción de un viaducto sobre el arroyo del Canalizo de 100 metros de longitud mínima. Si como consecuencia de la definición del trazado en el proyecto de construcción se obtuvieran alturas de terraplenes en los estribos del viaducto superiores a 12 metros, la longitud del viaducto se aumentará hasta conseguir que los terraplenes no superen la citada altura.

D.O. 39,100. Construcción de un paso superior, sin caminos y con limitación en el acceso desde el camino de la margen izquierda de la autovía, con una anchura mínima central de 10 metros.

D.O. 42,000. Construcción de un paso inferior mediante un pórtico, sin caminos y con limitación en el acceso desde los caminos de ambas márgenes de la autovía, con una anchura mínima de 7 metros, y una

altura mínima de 4 metros en el centro del paso, con la base formada por el terreno natural, y con anchura de 25 metros en las bocas de entrada y salida.

D.O. 44,600 a 44,800. Construcción de un viaducto sobre un arroyo de 100 metros de longitud mínima. Si como consecuencia de la definición del trazado en el proyecto de construcción se obtuvieran alturas de terraplenes en los estribos del viaducto superiores a 12 metros, la longitud del viaducto se aumentará hasta conseguir que los terraplenes no superen la citada altura.

D.O. 45,821: Adecuación del paso de camino incluido en el estudio informativo, construyendo un paso de al menos 10 metros de ancho y 5 metros de gálibo en el centro, con la base formada por el terreno natural, a excepción de la anchura del camino repuesto, y con bocas de entrada y salida de 25 metros de anchura.

D.O. 48,900. Construcción de un paso superior, sin caminos y con limitación en el acceso desde el camino de la margen derecha de la autovía, con una anchura mínima central de 20 metros.

D.O. 53,400. Construcción de un paso superior, sin caminos y con limitación en el acceso desde el camino de la margen izquierda de la autovía, con una anchura mínima central de 12 metros.

D.O. 56,650 a 56,800. Construcción de un viaducto sobre un arroyo de 100 metros de longitud mínima. Si como consecuencia de la definición del trazado en el proyecto de construcción se obtuvieran alturas de terraplenes en los estribos del viaducto superiores a 12 metros, la longitud del viaducto se aumentará hasta conseguir que los terraplenes no superen la citada altura.

D.O. 60,100. Construcción de un paso superior, sin caminos y con limitación en el acceso desde el camino de la margen izquierda de la autovía, con una anchura mínima central de 10 metros.

D.O. 62,903. Adecuación del paso de camino incluido en el estudio informativo, construyendo un paso de al menos 10 metros de ancho y 5 metros de gálibo en el centro, con la base formada por el terreno natural, a excepción de la anchura del camino repuesto, y con bocas de entrada y salida de 25 metros de anchura.

En los pasos superiores, la anchura mínima corresponderá al centro del paso, ensanchándose en las entradas hasta 30 metros, de forma que el cerramiento de la autovía forme un embudo colector hacia el paso. En estos pasos superiores, a su vez, se colocarán pantallas opacas en los márgenes y entradas, preferiblemente de madera, con una altura mínima de 1,5 metros, para impedir la vista de la carretera. Sobre la cubierta de los pasos superiores se aportará un espesor de tierras de al menos un metro, a lo que se sumarán las capas de impermeabilización y drenante precisas.

La limitación de accesos para vehículos se realizará colocando grandes piedras en sus extremos, de forma que no se altere la naturalidad del medio.

En todos los pasos señalados se realizarán plantaciones densas en los extremos, y en los pasos superiores siembras y plantaciones sobre las tierras aportadas.

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal: Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

c) Adecuación de cerramientos: Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

d) Limitaciones temporales: Para evitar la afección a la fauna durante su período de cría, se evitará la ejecución de desbroces y voladuras entre los meses de abril a junio. Con carácter general, se evitarán los trabajos nocturnos en toda la zona de obras.

### 4. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico*

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán las siguientes medidas:

a) El proyecto de construcción incluirá balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera. Estas balsas deberán ser capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces. El proyecto de construcción considerará, como zonas susceptibles de ubicación de dichas balsas, las siguientes: D.O. 8,000 (arroyo de la Oncina), D.O. 9,800 (arroyo), D.O. 12,200 (arroyo del Valle), D.O. 17,100 (arroyo del Reguero), D.O. 21,500 (arroyo del Valle Grande), D.O. 23,250

(arroyo de la Fuente), D.O. 24,250 (arroyo de Madrices), D.O. 28,150 (arroyo del Valle de Fontecha), D.O. 29,400 (arroyo del Valle de Priors), D.O. 34,900 (arroyo del Canalizo), D.O. 44,700 (arroyo), D.O. 56,700 (arroyo de Reguera).

b) Los viaductos a proyectar sobre ríos y arroyos se diseñarán de forma que los estribos de los mismos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico.

c) Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones.

d) Se controlará el destino de aceites, grasas y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su tratamiento, según la legislación vigente.

e) Durante las obras, se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras de la zona de obras a los cauces de su entorno.

f) El proyecto de construcción garantizará que no se afecten las fuentes de agua potable del Valle de Priors que abastecen al núcleo de Villacé.

### 5. Protección acústica

Con objeto de disminuir la afección acústica y la intrusión visual de la nueva infraestructura sobre los núcleos urbanos de Fresno del Camino y Santovenia de la Valdencina, en las zonas próximas a los mismos (DD.OO. 1,600 a 2,500 y 4,300 a 5,800 respectivamente), las obras previstas se realizarán por la margen izquierda de la carretera.

Con el mismo objeto, en los tramos en los que la autovía discurre a menos de 300 metros de zonas habitadas, el trazado se proyectará, siempre que sea técnicamente posible, en desmonte de altura mínima de 4 metros. En las zonas en que esto no sea posible, se dispondrán caballones de tierra paralelos a la traza con objeto de conseguir el mismo efecto. Las anteriores medidas se considerarán especialmente en las proximidades a los núcleos de Ribaseca, Quintana de Raneros, Villanueva de Carnero, Vitoria de la Jurisdicción, Cembranos y Benazolve.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la autovía a los núcleos de Fresno del Camino y Santovenia de la Valdencina.

Dichas medidas de protección acústica consistirán en barreras antirruido, no siendo aceptables pantallas arbóreas por su escasa efectividad en la atenuación del ruido. Se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones:

#### Zonas residenciales:

Leq (siete-veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq (veintitrés-siete horas) menor que 55 dB (A).

#### Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq (veintitrés-siete horas) menor que 75 dB (A).

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

### 6. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la fase construcción de la nueva autovía se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

En el proyecto de construcción se incluirán, además de todas las reposiciones de caminos y carreteras recogidas en el estudio informativo, las siguientes, dada la distancia hasta las reposiciones más próximas, mediante pasos superiores o inferiores, según las características del trazado:

D.O. 0,300 a 0,800. Reposición y señalización del Camino de Santiago, mediante un paso peatonal, o mediante aceras en el cruce con la carretera N-120 o alguno de los ramales del enlace.

D.O. 1,740. Paso de la carretera de Fresno del Camino a La Virgen del Camino, solicitada por el Ayuntamiento de Valverde de la Virgen, resultando muy importante para la comunicación del núcleo de Fresno del Camino.

D.O. 5,830. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud de permeabilidad transversal del Ayuntamiento de Santovenia de la Valdencina, y al existir casi dos kilómetros sin pasos.

D.O. 14,570. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Chozas de Abajo.

D.O. 20,660. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Valdevimbre.

D.O. 24,850. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Ardón.

D.O. 29,180. Paso de camino. El Ayuntamiento de Villamañán solicita un viaducto en la zona, solución que resultaría mucho más adecuada.

D.O. 30,900. Paso de camino de concentración, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Villamañán y que coincide con la vía pecuaria Colada de Villamañán.

D.O. 42,300. Paso del camino del Morisco, de acuerdo con la solicitud de don Ángel Astorga y tres propietarios más de fincas de la zona.

D.O. 50,110. Paso de la vía pecuaria Colada del Camino del Monte al Cordel de León.

D.O. 52,010. Paso de la vía pecuaria Colada de Mariancha.

D.O. 60,390. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Matilla de Arzón.

D.O. 60,920. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de San Cristóbal de Entreviñas.

Dada la distancia entre las reposiciones de caminos planteadas, se diseñarán, en coordinación con los ayuntamientos afectados, las reposiciones que pudieran resultar necesarias en los tramos comprendidos entre las D.O. 9,685 a 11,598 (donde se sitúa el intercambiador con la autovía A-231), 15,286 a 17,269, 45,281 a 47,625 y 50,621 a 52,450.

Asimismo, se estudiará, justificando las razones a favor y en contra, la posibilidad de reponer los siguientes caminos, también solicitados por ayuntamientos:

D.O. 9,000. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud de permeabilidad transversal del Ayuntamiento de Santovenia de la Valdencina, y al situarse los pasos más próximos en las D.O. 8,512 y 9,685.

D.O. 13,515. Paso ganadero de al menos 2 por 2 metros, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Chozas de Abajo.

D.O. 23,650. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Ardón.

D.O. 27,550. Paso de camino de concentración, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Villamañán.

D.O. 30,450. Paso de la vereda del camino de Carboneros, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Villamañán. En caso de tratarse realmente de una vereda y, por tanto, de una vía pecuaria, deberá reponerse.

D.O. 33,750. Paso de camino para ganado y maquinaria, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Villamañán.

D.O. 37,850. Paso de camino, de acuerdo con las solicitudes del Ayuntamiento de Villademor de pasos de caminos en las D.O. 37,750 y 38,000.

D.O. 38,610. Paso de camino para maquinaria, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Villademor.

D.O. 57,860. Paso de camino, de acuerdo con la solicitud del Ayuntamiento de Matilla de Arzón.

Las reposiciones de los caminos, tanto los recogidos en el estudio informativo como en la presente condición, se dimensionarán de forma que sea posible el tránsito de maquinaria agrícola por ellos y, en especial, por sus dimensiones, el paso de cosechadoras.

### 7. Compensación de tierras. Préstamos y vertederos

De acuerdo con las mediciones recogidas en el estudio informativo, la obra generará unos excedentes de tierras procedentes de excavación de unos 570.000 metros cúbicos. Las áreas concretas de vertedero deberán definirse en el proyecto de construcción. Estas zonas deberán someterse a autorización expresa por parte de la Junta de Castilla y León, de acuerdo con la normativa de aplicación en esta Comunidad Autónoma. Dicha autorización también será necesaria en el caso de que, como consecuencia de las nuevas cubriciones del proyecto de construcción, fuesen necesarios préstamos.

Los áridos, gravas y materiales seleccionados en general que no puedan obtenerse de las excavaciones de la propia traza deberán provenir de canteras activas autorizadas.

Al efectuarse la división en tramos del trazado estudiado para la redacción de los proyectos de construcción y ejecución de las obras, se procurará la compensación de los volúmenes de tierras excavados y aportados en cada uno de ellos, así como la coordinación entre los tramos en cuanto a compensación de posibles déficit o excedentes de tierras. Dicha compensación deberá figurar expresamente en cada proyecto de construcción.

En cualquier caso, e independientemente de las localizaciones finalmente seleccionadas, los vertederos alojarán únicamente tierras sobrantes de la construcción de la carretera, y en ningún caso restos de la obra u otros residuos. Asimismo, se diseñarán las medidas de restauración ambiental de todos las áreas de préstamos y vertederos, que incluirán al menos la integración paisajística y recuperación de la cubierta vegetal, integrándolas al proyecto de construcción de la carretera.

#### 8. *Protección del patrimonio cultural*

En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, se realizará el ajuste de trazado suficiente para evitar la afección a los yacimientos de Los Cerrones (D.O. 37,250) y La Cagalla-El Monte (D.O. 44,910). Dicho ajuste se realizará tras una prospección arqueológica intensiva que delimite de forma detallada sobre el terreno la extensión de dichos yacimientos.

En coordinación con la citada Consejería, previamente a la aprobación del proyecto de construcción, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la autovía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, con especial atención a los yacimientos o hallazgos puntuales detectados y que se verán afectados por el trazado. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el citado proyecto de construcción.

El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Asimismo, el citado proyecto incluirá un proyecto de intervención arqueológica, con su correspondiente presupuesto, y aprobado por la referida Consejería, para la retirada de los hallazgos situados en La Otoñada (D.O. 12,270), Las Praderas (D.O. 17,375), Arroyo de la Fuente (D.O. 23,175), Los Largos de Tremor (D.O. 50,080) y Carrelacal (D.O. 56,120).

El proyecto de construcción incorporará, previa consulta a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, la reposición de las vías pecuarias afectadas por la autovía, asegurando el mantenimiento de su integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél.

#### 9. *Zonas de exclusión*

El proyecto de construcción incluirá, en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre dichas zonas se contarán al menos los encinares y su entorno próximo de 500 metros, manchas de vegetación arbórea existentes, terrenos de alta permeabilidad, entorno de núcleos urbanos, cauces, yacimientos arqueológicos y todas aquellas zonas de alto valor agrícola, ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico.

#### 10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Los tramos de la carretera actual que queden en desuso se levantarán y se restaurarán ambientalmente.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración, siempre que no se trate de suelos de origen antrópico o con cantidades de materia orgánica muy baja. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura máxima deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. Considerando el elevado volumen de tierra vegetal previsto en el estudio informativo, se procederá a su extensión en todas las zonas afectadas por las obras, tanto taludes como áreas degradadas durante la construcción. Asimismo, los excedentes

de tierra vegetal que deban ser retirados a vertedero se situarán en la parte superior de los mismos, para facilitar su restauración.

En el proyecto de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de conceptos de la obra, un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: préstamos, vertederos, parques de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, zonas de instalaciones auxiliares, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes y cauces interceptados.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, siendo aceptable la inclusión de «*Populus nigra*» o «*Populus x canadensis*» cuando las obras afecten a vegas, cauces o plantaciones donde exista de forma previa alguna de estas especies, y pueda resultar interesante su empleo por su crecimiento más rápido que el de otras especies arbóreas. En siembras e hidrosiembras se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Las plantaciones tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se verificará que las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

El plan de obra del proyecto de construcción integrará las medidas de restauración de la cubierta vegetal con la ejecución de las obras, de forma que los taludes se hidrosiembren de forma inmediatamente posterior a su apertura. Asimismo, se coordinará que la extensión de tierra vegetal sea inmediatamente anterior a las siembras e hidrosiembras, en especial en zonas con pendiente como los taludes, para evitar el arrastre hídrico de las tierras aportadas.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación, y se exigirán, en su caso, resiembras y reposiciones de marras.

#### 11. *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 las condiciones de esta declaración.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello, el programa detallará, para cada recurso del medio o actuación objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la adjudicación del proyecto: Informe de supervisión ambiental del proyecto adjudicado, incluyendo memoria detallada del cumplimiento de las condiciones de la presente declaración.

b) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

c) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

d) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Jalonamiento de hábitats singulares, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 4.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 6.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 8.

Ubicación de instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas de protección de la vegetación y hábitats, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y estado final de pasos de fauna, adecuación de drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y etnológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

## 12. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Secretaría General de Medio Ambiente, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección de la vegetación y hábitats singulares, a que se refiere la condición 2.

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

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a compensación de tierras, préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 7.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para los elementos detectados y posible yacimiento arqueológico no inventariados, a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 11.

## 13. Definición contractual y financiación de las medidas correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 3 de marzo de 2000.—El Secretario general, Juan Luis Muriel Gómez.

## ANEXO I

### Descripción del estudio informativo

El estudio informativo contempla una alternativa única de trazado, ya que en el estudio informativo de la autopista de peaje de León a Benavente, con declaración de impacto ambiental de fecha 5 de agosto de 1994, resultó seleccionada una alternativa sensiblemente similar a la desarrollada ahora como autovía.

Las principales diferencias entre el trazado de la autovía y el de la anterior autopista de peaje son:

Desplazamiento de la traza entre Onzonilla y Cembranos, hacia el oeste, para evitar la afección a las bodegas de Onzonilla.

Entre Villalobar y Villamañán, se ha desplazado el trazado hacia el oeste con objeto de no afectar al nuevo canal de regadíos del Páramo Bajo.

Entre las DD.OO. 40,000 y 45,000, en las proximidades de Algadefe, se ha elevado el trazado a mayor cota alejándolo hacia el oeste, evitando transitar por los suelos de mayor valor agronómico.

Entre las DD.OO. 51,000 y 55,000, el trazado se ha desplazado hacia el este con objeto de evitar la afección al monte de El Rebollar-Borreguil.

Se ha modificado la ubicación del enlace con la A-6 y A-52, al venir ya definido por la conexión existente entre estas dos autovías, lo que ha supuesto un desplazamiento de la autovía hacia el este acortando su recorrido.

Para el trazado estudiado se han planteado tres soluciones que difieren únicamente en el número de enlaces que se proponen. Las soluciones son:

Solución 1. Se plantean cuatro enlaces, tres intercambiadores con autovías o autopistas (A-6/A-52, A-231 y A-66) y un enlace con la carretera C-621.

Solución 2. Se plantean seis enlaces, los cuatro de la solución 1 y otros dos con las carreteras C-622 y LE-412.

Solución 3. Se plantean ocho enlaces, los seis de la solución 2, y otros dos de enlace con la carretera N-630 en Valdevimbre y Toral de los Guzmanes.

El estudio realiza una comparación cuantitativa y cualitativa de las soluciones. Desde el punto de vista cuantitativo, basado en un estudio

económico-financiero, las soluciones 2 y 3 son más favorables al captar más tráfico, siendo ligeramente mejor la primera. Dicho estudio señala que un mayor número de accesos no mejoraría la rentabilidad de la autovía, ya que el incremento de costes no se neutraliza con una mayor demanda, al captar poco tráfico más. Desde el punto de vista cualitativo, la solución 3 es más adecuada por proporcionar mayor accesibilidad y tener mayor aceptación social. A su vez, los impactos derivados de las tres soluciones son similares, al no detectarse impactos significativos en ninguno de los enlaces propuestos. En base a estos criterios, el estudio adopta finalmente la solución 3, consistente en una autovía con ocho enlaces.

La autovía estudiada forma parte de la carretera N-630, de Gijón a Sevilla. Tiene una longitud de 64,1 kilómetros, partiendo del enlace con la autopista A-66, y próximo al cruce de la carretera N-120, al oeste de León, en el término municipal de Valverde de la Virgen, y discurriendo paralela a la carretera N-630 y al oeste de la misma, a una distancia máxima de tres kilómetros, hasta conectar con las autovías A-6 y A-52 junto al Alto de la Muela, en el término municipal de Villabrázaro (Zamora), a unos cinco kilómetros al norte de Benavente.

Desde su origen hasta la D.O. 7,655, el trazado consiste en una duplicación de la actual A-66, que en este tramo es una carretera de doble sentido, que conecta la N-630 con la propia autopista de peaje A-66. En el resto del trazado la autovía es de nuevo trazado.

Se plantean ocho enlaces, con la carretera N-120 (0,550), carretera C-622 (7,655), autovía A-231 (10,725), conexión con la carretera N-630 en Valdevimbre (18,480), carretera C-621 (31,420), conexión con la carretera N-630 en Toral de los Guzmanes (40,750), carretera LE-412 (52,445) y autovías A-6 y A-52 (64,100). El estudio no considera viable la ubicación de más enlaces intermedios.

El trazado propuesto dispone de dos viaductos, el viaducto de Oncina (7,833 a 8,077), de 240 metros, con ocho vanos de 30 metros, y el viaducto de Fontecha (27,825 a 28,275), de 450 metros, con tramos de 37,5 metros.

El radio mínimo de curva es de 800 metros en la zona de duplicación, pasando luego a ser el mínimo excepcional de 1.500 metros, el mínimo normal de 2.500 metros y el máximo de 7.500 metros. El trazado está compuesto por 34 rasantes con 33 curvas de acuerdo, 15 convexas y el resto cóncavas. La máxima pendiente es del 2,95 por 100, alcanzada en la zona de duplicación. El firme dispone de una capa de rodadura formada por mezcla bituminosa drenante. La velocidad de diseño es de 120 kilómetros/hora.

La sección tipo de la autovía se define por dos calzadas de dos carriles (7 metros por calzada), arcones exteriores de 2,5 metros, arcones interiores de 1 metro, bermas de 1 metro y mediana de 16 metros, lo que supone una anchura de la plataforma de 39 metros. En la duplicación, una de las calzadas será la carretera actual.

Las pendientes laterales de la mediana serán 6H:1V. En desmontes la sección tipo presentará una cuenta a pie de desmonte a 6 metros del borde de la plataforma y con pendiente 6H:1V, desde la que parte el desmonte con pendiente 2H:1V. En terraplenes, la pendiente será 2H:1V, con una cuneta a pie de terraplén de pendientes laterales similares al terraplén. Las cunetas de terraplenes y mediana tendrán 2 metros de anchura y la de desmontes 2,66 metros. Se plantean asimismo cunetas de guarda. Los caminos agrícolas repuestos tendrán una anchura de 5 metros, con 30 centímetros de suelo adecuado y otros 30 centímetros sobre estos de zahorra artificial.

Las intensidades medias diarias de tráfico (IMD) para el año 1997 son de 8.700 vehículos con un 30,3 por 100 de pesados en San Cristóbal de Entreviñas, 7.053 vehículos con un 22,9 por 100 de pesados en Villamañán, 12.152 vehículos con un 13,1 por 100 de pesados en Onzonilla y 3.138 vehículos con un 18,6 por 100 de pesados en León.

El estudio propone la construcción de cerca de 50 pasos superiores o inferiores para la reposición de caminos y carreteras interceptadas por el trazado.

Los movimientos de tierra estimados, incluyendo el tronco y los enlaces, son de 8.674.720 metros cúbicos de excavación, 8.104.930 metros cúbicos de terraplén y 900.533 metros cúbicos de tierra vegetal.

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio describe las características del medio donde se asienta la autovía propuesta, distinguiendo entre medio físico, donde analiza el clima, geología y geomorfología, aguas superficiales y subterráneas, suelos, vege-

tación, fauna y paisaje, y medio socioeconómico, haciendo un análisis socio-demográfico, de actividades económicas, patrimonio histórico-artístico y planeamiento.

Incluye un estudio del clima en el que, como resumen, éste se define por unos inviernos crudos y de gran duración y unos veranos cortos, suaves y secos, con un período de precipitaciones entre otoño y primavera, máximo entre noviembre y abril. En el apartado de geología describe los materiales de la zona, incluyendo un resumen del estudio geotécnico.

En lo referente a aguas subterráneas, destaca el hecho de que prácticamente la totalidad de la población rural se abastece con este tipo de aguas, a partir de sondeos profundos. En las aguas superficiales analiza la red hidrográfica general, centrándose con posterioridad en el río Esla y sus afluentes en la zona de estudio, aportando datos de calidad de las aguas de este cauce.

Los tipos de suelos existentes son fluvisoles, luvisoles y cambisoles, aportando datos sobre los perfiles de distintos tipos de suelo en base a los datos de los mapas provinciales de suelos. Los suelos son ácidos, con un pH generalmente entre 5 y 6, y pobres en materia orgánica, no superando habitualmente el 1 por 100.

En el estudio de la vegetación analiza en primer lugar la vegetación potencial, que corresponde a encinares silicícolas, con quejigares en las caídas hacia el Esla, melojares en el extremo norte y alisedas u olmedas en las vegas. Respecto a la vegetación actual, los bosques y matorrales han sido sustituidos por cultivos, destacando algunos enclaves con encinas en los montes del Borreguil y Villaquejida y la vegetación de ribera, en especial del río Esla.

El estudio de fauna analiza los distintos biotopos y las especies presentes, incluyendo un catálogo faunístico. Destacan entre las especies amenazadas o vulnerables el tejón, cigüeña blanca, aguilucho pálido, halcón común, esmerejón, agachadiza común, tórtola, martín pescador, avión zapador y graja, a las que se suman el lobo y aguilucho lagunero, citados en los biotopos pero no en el catálogo. Señala la importancia de los enclaves de encinas de Villaquejida y Borreguil por servir de refugio esporádico al lobo.

Se distinguen tres unidades de paisaje: terrazas fluviales, vegas y páramo, siendo la última la que ocupa una mayor extensión.

Incluye un estudio sociodemográfico, donde se analizan numerosos municipios de la zona. En cuanto a población, destaca claramente León, seguido de Benavente, concentrándose entre estos dos municipios el 85 por 100 de la población. La expansión de León, fuera de sus límites municipales, ha dado lugar a la existencia de un área periurbana heterogénea, con nuevas edificaciones, caseríos, industrias y cultivos. En general, Benavente, León y los municipios próximos a esta ciudad presentan un crecimiento poblacional, con una dedicación prioritaria al sector servicios. En el resto de municipios, la población ha decrecido, teniendo una dedicación principalmente agrícola.

El análisis del patrimonio histórico-artístico se basa en un estudio arqueológico, que completa al realizado para la autopista. En él se destaca la afección a ocho zonas con restos arqueológicos, de las cuales solo dos, Los Cerrones y La Cagalla-El Monte, pueden considerarse yacimientos, proponiendo su excavación o el desvío de la traza.

El estudio del planeamiento concluye con la afección a suelos no urbanos protegidos en Valverde de la Virgen, Ardón, Villamañán y San Cristóbal de Entreviñas.

En la identificación y valoración de impactos se señala que las características del medio por el que discurre el trazado son muy homogéneas, y que no se identifican impactos de magnitud severa o crítica.

Destaca los impactos debidos a la inestabilidad de terrenos por movimientos de tierras, el efecto barrera sobre la fauna, en especial sobre el lobo, y la afección al paisaje, considerándolos impactos moderados, mientras el resto de afecciones las califica como compatibles.

Dentro del capítulo de medidas correctoras, diferencia entre medidas de carácter preventivo y medidas correctoras.

Entre las primeras, incluye: la protección del sistema hidrológico, que consisten en aspectos del propio diseño de la autovía, como el drenaje o las estructuras, y la prohibición de realizar vertidos a los cauces; localización de instalaciones de obra, evitando cauces y zonas próximas a regadíos, poblaciones, encinares, melojares y choperas; localización de zonas de préstamos, donde indica que se ubiquen en zonas donde su impacto sobre el medio sea el menor posible; localización de vertederos, señalando que el contratista solicitará autorización al responsable del programa de vigilancia, el órgano autonómico responsable, el ayuntamiento, el propietario y el director de la obra; restricción del paso de maquinaria, acotando la zona de obras; medidas protectoras de la fauna, evitando voladuras, limpieza y desbroces en la época de cría de especies protegidas; minimización de la contaminación atmosférica, realizando riegos en toda la zona de obras; extracción y acopio de tierra vegetal; y medidas de carácter

arqueológico, consistente en la excavación de los yacimientos de Los Cerros y La Cagalla-El Monte o el desvío de la traza, y un seguimiento arqueológico de las obras.

Como medidas correctoras se señalan: permeabilidad territorial, donde se reseñan características del trazado propuesto; construcción de pasos de fauna, los inferiores con anchura de 25 metros en las bocas y 7 metros en la zona media, y 4 metros de altura, y los superiores mediante falsos túneles, sin ubicarlos de forma concreta; medidas correctoras del ruido, remitiendo a un estudio en el proyecto de construcción; y recuperación, restauración e integración paisajística de la obra, mediante siembras y plantaciones.

Incluye un programa de vigilancia ambiental en el que plantea el seguimiento de las medidas protectoras y correctoras citadas.

### ANEXO III

#### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

La relación de alegantes que han remitido escritos es la siguiente:

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.

Secretaría General. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.

Delegación Territorial de Zamora. Servicio Territorial de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León.

Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.

Ayuntamiento de Ardón.

Ayuntamiento de Cabrereros del Río.

Ayuntamiento de Chozas de Abajo.

Ayuntamiento de Matilla de Arzón.

Ayuntamiento de San Cristóbal de Entreviñas.

Ayuntamiento de Santovenia de la Valdoncina.

Ayuntamiento de Toral de los Guzmanes.

Ayuntamiento de Valverde de la Virgen.

Ayuntamiento de Valdevimbre.

Ayuntamiento de Villabrázaro.

Ayuntamiento de Villademor de la Vega.

Ayuntamiento de Villamandos.

Ayuntamiento de Villamañán.

Ayuntamiento de Villaquejada.

Junta Vecinal de Villacé.

Junta Vecinal de Villalobar.

Junta Vecinal y vecinos de Villanueva del Carnero.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de León.

Unión del Pueblo Leonés en el Ayuntamiento de Valverde de la Virgen.

Asociación para el Estudio y Defensa de la Naturaleza URZ.

Asociación de Vuelos ULM «Ardón».

Don A. Reul.

Don Anastasio Castro Navarro (hotel «San Agustín»).

Don Ángel Astorga Barrios y otros tres propietarios de fincas de Toral de los Guzmanes.

AUCALSA.

«Barcillo, Sociedad Anónima».

Don Carlos Palazuelo González («Embutidos Palazuelo, Sociedad Limitada»).

Don Eduardo López Guerra (restaurante «El Jardín»).

«Estación de Servicio Sarmiento Fuentes, Sociedad Limitada».

Don Gregorio Pérez Fernández («Bodegón Leonés, Sociedad Limitada»).

Don José Antonio Cueto Amez (panadería «La Fama»).

Don Lino del Castillo (establecimiento de prensa y fotografía).

Don Luis Alberto Nistal Carro.

Don Marcelino Prieto Martínez.

Don Martín García y otros 13 propietarios de fincas de San Cristóbal de Entreviñas.

Don Mateo Villanueva Lorenzana.

Don Olegario Prieto Alonso (hostal «San Miguel»).

Don Rafael, don Evaristo y don Simón Pedro Amez López.

Don Raúl Pérez Guerra (farmacia).

Don Valeriano Carrera Fernández (carnicería «Carrera»).

Los aspectos más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señala el corte de dos vías pecuarias en las DD.OO. 56 y 57,500, de 20 y 8 metros de anchura respectivamente, que se reponen únicamente mediante paso superior de 7,5 metros e inferior de 6 metros respectivamente. Asimismo,

destaca la necesidad de un estudio de fauna, en especial de la cigüeña blanca, nutria, desmán de los Pirineos y lobo.

El Servicio Territorial de Educación y Cultura de Zamora, de la Junta de Castilla y León, señala la afección al yacimiento Carrelacal de Matilla de Arzón, precisando un seguimiento arqueológico, así como la necesidad de comunicar a este organismo cualquier hallazgo realizado durante las obras.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León señalan aspectos técnicos y de coordinación sobre los cruces de líneas de ferrocarril y carreteras autonómicas respectivamente.

El Ayuntamiento de Santovenia de la Valdoncina pide un nuevo enlace y el desplazamiento del trazado hacia el oeste, para no afectar a la zona de vega, con cultivos de regadío. La Junta Vecinal y vecinos de Villanueva del Carnero coincide en la última alegación.

El resto de Ayuntamientos y Juntas Vecinales se manifiestan en general conformes con el trazado pero parte de ellos solicitan un acceso directo a la autovía y la reposición de un mayor número de caminos. En especial, solicitan nuevos enlaces los Ayuntamientos de Villamandos, Matilla de Arzón, Chozas de Abajo, Ardón, Villamañán, San Cristóbal de Entreviñas y Cabrereros del Río y la Junta Vecinal de Villalobar. Solicitan la reposición de caminos no contemplados en el estudio informativo los Ayuntamientos de Matilla de Arzón, Valverde de la Virgen (y los Concejales de Unión del Pueblo Leonés del municipio), Villademor, Valdevimbre, Chozas de Abajo, Ardón, Villamañán y San Cristóbal de Entreviñas. Villaquejada solicita la adecuación de la carretera entre el enlace de la autovía y el pueblo. El Ayuntamiento de Valverde de la Virgen solicita, además, una barrera arbórea para proteger Fresno del Camino, un paso adecuado para el Camino de Santiago, un área de descanso para el mismo, el sobredimensionamiento de pasos existentes y prolongar un camino entre la autovía y Fresno del Camino, aspectos en los que coincide en buena parte Unión del Pueblo Leonés de este municipio. Villabrázaro solicita acceso a los equipamientos industriales del municipio y que se respete la denominación del municipio en toda la documentación y obras. El Ayuntamiento de Villamañán pide, asimismo, que se construya un viaducto en el Valle de Piores, entre las D.O. 29,200 y 29,500. La Junta Vecinal de Villacé señala que la autovía corta una zona donde existen fuentes que suministran agua al pueblo.

La Cámara de Comercio e Industria de León recoge la opinión de los comerciantes e industriales de la zona, manifestada asimismo en varias alegaciones, que se resume en la construcción del mayor número de accesos posible a los distintos núcleos, la señalización de los servicios existentes, y la preferencia para los comerciantes e industriales de la zona para su instalación en posibles áreas de servicio. Algunos afectados solicitan asimismo compensaciones económicas por la previsible pérdida de volumen de negocio al reducirse el tránsito de vehículos por los núcleos urbanos.

La Asociación para el Estudio y Defensa de la Naturaleza URZ indica que se estudia un solo trazado, y que éste no logra preservar los encinares-isla de Villamandos-Ribera y Villaquejada, al discurrir muy próxima la autovía. Solicita que se desplace el trazado hacia el oeste desde el enlace de Toral de los Guzmanes hasta el cruce con la carretera LE-412 en Villaquejada, discurriendo al oeste de los tesos o elevaciones, y respetando el yacimiento de Algadefe. Indica la existencia de especies de fauna como el lobo, avutarda, sisón, chotacabras pardo, milano real y elanio europeo, y solicita pasos para mamíferos y anfibios.

La Asociación de Vuelos ULM Ardón solicita que se evite el cruce de su campo de vuelo y, si esto no es viable, la expropiación total.

Varios particulares solicitan modificaciones de trazado. El señor Reul solicita un nuevo trazado al oeste del Esla, que evite la vega de este río. Propietarios de fincas de San Cristóbal de Entreviñas indican la presencia en el municipio de avutarda, milano y perdiz, y solicitan se desplace el trazado al oeste, hacia el límite del término municipal. «Barcillo, Sociedad Anónima», solicita variar la traza entre las DD.OO. 19,500 y 20,800 para no afectar a sus terrenos.

AUCALSA plantea cuestiones administrativas derivadas de la relación con la autopista A-66, de la cual es concesionaria.

Propietarios de fincas de Toral de los Guzmanes piden la reposición del camino del Morisco (D.O. 42,300).

Los señores Amez, don Marcelino Prieto y don Mateo Villanueva Lorenzana solicitan la reposición o construcción de ciertas conducciones o su indemnización.